Die strafrechtliche Haftung des Kraftfahrzeughalters.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen
Fakultät der Universität Tübingen

vorgelegt von

Hans Buscher
Referendar in Stuttgart.

BRESLAU 1931.
SCHLETTER'sche BUCHHANDLUNG
(Franck & Weigert)
Inhaber: A. Kurtze.

Die strafrechtliche Haftung des Kraftfahrzeughalters.

Inaugural-Dissertation
zur
Erlangung der Doktorwürde
der Rechts- und wirtschaftswissenschaftlichen
Fakultät der Universität Tübingen

vorgelegt von

Hans Buscher
Referendar in Stuttgart.

BRESLAU 1931.
SCHLETTER'sche BUCHHANDLUNG
(Franck & Weigert)
Inhaber: A. Kurtze.

Referent: Prof. Dr. A. Schoetensack.

Tag der mündlichen Prüfung 18. III. 1931.

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

Inhalt.

Seite

I. Einleitung

§ 1. Geschichtlicher Rückblick. Aufgabe und Einteilung der folgenden Darstellung 1

II. Allgemeiner Teil: Die wichtigsten Begriffe.

§ 2. Der Begriff Kraftfahrzeug 4
§ 3. Der Halter des Kraftfahrzeugs 14
§ 4. Der Führer 29
§ 5. Die Begriffe Betrieb, Gebrauch, Verkehr und öffentliche Wege und Plätze 30

III. Besonderer Teil: Die einzelnen Strafbestimmungen.

A. § 6. Die Rechtsnatur der einzelnen Delikte. Anwendbarkeit allgemeiner Vorschriften des Strafgesetzbuchs . 39
B. Zuwiderhandlungen des Halters gegen die Bestimmungen betr. Zulassung des Kraftfahrzeugs.
§ 7. § 23 Abs. 2 Ges. 40
C. Zuwiderhandlungen des Halters gegen die Bestimmungen betr. Führerscheinzwang.
§ 8. § 24 Abs. 2 Ges. 49
D. Zuwiderhandlungen des Halters gegen die Bestimmungen betr. vorschriftsmäßigen Zustand des Krfzgs.
§ 9. § 25 Ges. 56
§ 9a. Verhältnis des § 25 Ges. zur Urkundenfälschung, §§ 267 StGBs. 66
§ 10. a) § 21 Ges. 69
Polizeiliche Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.
b) § 16 Satz 2 VO. 72
E. § 11. Zuwiderhandlungen des Halters gegen die Bestimmungen betr. den vorschriftsmäßigen Gebrauch des Kraftfahrzeugs . . 75
F. § 12. Einziehung und Beschlagnahme 77

Literaturverzeichnis.

Allfeld, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 3. Aufl., Leipzig 1922.

v. Bar, Gesetz und Schuld im Strafrecht, Berlin 1907.

Becker, Die Strafbestimmungen des Gesetzes über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Leipzig 1911.

Beckhaus, Das Haftpflichtrecht nach dem heutigen Stande der Rechtsprechung.

Behrens, Die Gesetzgebung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Lüneburg 1929.

Beling, Grundzüge des Strafrechts, Tübingen 1925.

Binding, Handbuch des Strafrechts, Leipzig 1885.

Brauer, Ersatzberechtigte und Ersatzverpflichtete bei Automobilunfällen, Leipzig 1915.

van Calker, Strafrecht, 2. Aufl., München 1924.

Conrad, in Stengleins Kommentar zu den strafrechtl. Nebengesetzen, 5. Aufl., Berlin 1928.

— Taschenkommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1928.

Damm, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Breslau 1909.

Eger, Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart, Leipzig 1911.

Enneccerus-Kipp-Wolf, Lehrbuch des bürgerlichen Rechts, 22. bis 26. Aufl., Marburg 1927.

Festschrift für Binding 1911.

Fleiner, Institutionen des deutschen Verwaltungsrechts, 3. Aufl., Tübingen 1928.

Frank, Strafgesetzbuch, 18. Aufl., Tübingen 1930.

Fuchs, Die Unterschiede der Haftpflicht des Eisenbahnunternehmers und des des Halters eines Kraftfahrzeugs.

Galli, in Stengleins Kommentar zu den strafrechtlichen Nebengesetzen, 4. Aufl., Berlin 1911.

Geyer, Die Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters im deutschen Reichsrecht, 1914

Gordan, Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, München 1909.

Grau, Automobilstrafrecht, Berlin 1928.

Hallbauer, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 2. Aufl., Leipzig 1909.

Hämmerle, Die Haftpflicht aus Kraftfahrzeugbetrieben, 1929.

Hellingrath, Strafrechtliche Haftung des Kraftfahrzeughalters, Augsburg 1927.

Heucke, Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl., Berlin 1929.

Höpfel, Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Nürnberg, Leipzig 1911.
Hofacker, Staatsverwaltung und Strafrechtsreform, Stuttgart, Berlin 1919.
Isaac, Kommentar zum Automobilgesetz, 3. Aufl., Berlin 1912.
Kerschbaumer, Haftung nach dem Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Bonn 1912.
Kirchner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl., Berlin 1915.
Köhler, Deutsches Strafrecht, Leipzig 1917.
Krause, Automobilgesetz, Hannover 1909.
Lechner, Kraftfahrzeuggesetzgebung, München 1927.
Leonhard, Bürgerliches Recht, Berlin 1923.
v. Lilienthal, in Vergleichende Darstellung des deutschen und ausländischen Strafrechts, Allg. Teil, 5. Band, Berlin 1908.
v. Liszt-Schmidt, Lehrbuch des deutschen Strafrechts, 25. Aufl., Berlin 1927.
Möhring, Rechtsprechung zum Automobilrecht, Berlin 1930.
Müller, Automobilgesetz, 7. Aufl., Berlin 1931.
Neukirch-Rosenmeyer, Kommentar zum Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Halle 1910.
Oberländer-Bezold, Das Automobilrecht, 6. Aufl., München 1925/26.
Oetker, in Festschrift für Binding (1911), Bd. I S. 1 ff.
Peters, Kraftfahrzeugrecht in Brauchitsch, die preuß. Verwaltungsgesetze, 23. Aufl., Bd. I.
Pfalzgraf, Die Halter von Tieren, Kraft- und Luftfahrzeugen, Marburg 1925.
Purfürst, Der Begriff des Kraftfahrzeughalters, Leipzig 1926.
Rautenberg, Die Haftpflicht des Halters von Luft- und Kraftfahrzeugen, Marburg 1920.
v. Schimpf, Die Voraussetzungen der Haftpflicht des Kraftfahrzeughalters, Leipzig 1911.
Schmid-Wagner, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Stuttgart 1909.
Schoetensack, Der Konfiskationsprozeß, Leipzig 1905.
Seligsohn, Haftpflichtgesetz, Berlin 1920.
Seuffert Dittmann, Reichsgesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, 3. Aufl., Berlin, Leipzig 1925.
Waldeck, Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, Berlin 1910.
Weitz, Das neue Automobilrecht, Berlin 1924.
— (Auto) das Auto im Urteil des Richters, Berlin 1925.
— (Taschenb.) Taschenbuch für den Kraftverkehr, Stuttgart 1927.
Wunderer, Die Strafvorschriften für den Verkehr mit Kraftfahrzeugen, München 1926.

Zeitschriften.

Allgemeine Automobilzeitung, Berlin, zit. AAZ.
Das Auto, Berlin, zit. Auto.
Automobilrundschau, Berlin, zit. AR.
Deutsches Autorecht, München, zit. DAR.

Deutsche Juristenzeitung, Berlin, zit. DJZ.
Eisenbahn- und verkehrsrechtliche Entscheidungen, Berlin, zit. EE.
Höchstrichterliche Rechtsprechung aus dem Gebiete des Strafrechts, Berlin, zit. HöchstRR.
Juristische Wochenschrift, Leipzig, zit. JW.
Leipziger Zeitschrift für deutsches Recht, Leipzig, zit. LZ.
Das Recht des Kraftfahrers, Essen, zit. RdK.
Das Recht, Berlin, zit. Recht.
Verkehrsrechtliche Rundschau, zit. VerkRdsch.
Kartei des Automobilrechts, Essen, zit. Kartei.
Gerichtssaal, zit. GerS.

Abkürzungen.

Die Zitierweise entspricht der heute allgemein üblichen Art und ist, soweit im vorstehenden Literaturverzeichnis nicht Abkürzungen (in Klammern) enthalten sind, dem Abkürzungsverzeichnis der Juristischen Wochenschrift vom 1. Oktober 1919 entnommen.

Im Interesse der Kürze werden in der folgenden Abhandlung folgende Abkürzungen Verwendung finden:

Krfzg. = Kraftfahrzeug.
Ges. = Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen in der Fassung vom 21. 7. 1923.
VO. = Verordnung über Kraftfahrzeugverkehr in der Fassung vom 15. 7. 1930.
IntVO. = Verordnung über internationalen Kraftfahrzeugverkehr in der Fassung vom 24. 10. 1930.

Digitized by the Internet Archive
in 2026

https://archive.org/details/IA41548111_0034

I. Einleitung.

§ 1. Geschichtlicher Rückblick. Aufgabe und Einteilung der folgenden Darstellung.

Der Verkehr mit Kraftfahrzeugen hat, seit der Erfindung des Verbrennungsmotors durch Gottlieb Daimler, in den letzten drei Jahrzehnten einen Aufschwung genommen, wie er sich auch nicht annähernd vorhersehen ließ. Im Anfange genügten zur Regelung des „Verkehrs" die allgemeinen örtlichen und landesrechtlichen Polizeivorschriften bez. der öffentlichrechtlichen und die allgemeinen Vorschriften des bürgerlichen Rechts für die zivile Seite des Verkehrs.

Mit der Steigerung dieses Verkehrs wurde aber der Wunsch nach einer einheitlichen und speziellen gesetzlichen Regelung für das ganze Reich immer dringender. Der Bundesrat legte daher den Regierungen der einzelnen Länder die sog. „Grundzüge betr. den Verkehr mit Kraftfahrzeugen" vom 3. Mai 1906 vor, die von allen Regierungen zum Gesetz erhoben wurden. Es handelt sich demnach bei den Grundzügen, genau wie bei dem ADHGB., um allgemeines, nicht gemeines deutsches Recht; da einer reichsrechtlichen Regelung verfassungsrechtliche Bedenken (Art. 7 Alte Reichsverfassung) gegenüberstanden, wurde auf diese Weise Einheitlichkeit geschaffen.

Erst das „Gesetz über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen vom 3. Mai 1909" (Ges.) schaffte die reichsrechtliche gemeine Regelung des Kraftfahrzeugverkehrs. Allerdings war ursprünglich nur an eine Regelung der zivilrechtlichen Seite des Kraftfahrzeugverkehrs gedacht. Der erste Entwurf (E. I) enthielt dementsprechend nur Haftpflicht-, keine Strafbestimmungen. Da aber die Strafdrohung des § 366 Ziff. 10 StGB.s, der die Blankettstrafdrohung für die polizeilichen Straßenpolizeibestimmungen enthielt, in der Praxis als viel zu nieder empfunden wurde und ferner gewisse Handlungen, wie z. B. Führerflucht (jetzt § 22 Ges.) straflos waren, brachte der zweite Entwurf (E. II) in seinen §§ 17—19 (jetzt §§ 21, 24, 25 Ges.) zum erstenmal besondere gesetzliche Kraftfahrzeugbestimmungen.

Die starke Entwicklung des Krfzgverkehrs und die damit steigenden Anforderungen an die Sicherheit, sowohl des Krfzgverkehrs selbst wie des Publikums gegenüber dem Krfzgverkehrs, brachten es notwendig mit sich, daß die ursprünglichen gesetzlichen Bestimmungen diesen Anforderungen angepaßt werden mußten. Daher wurde durch das Gesetz vom 21. Juli 1923 (RGBl. I S. 743) das Ges. in wichtigen Punkten geändert und zugleich in Neufassung verkündet.

Wohl kein Gesetzeswerk wurde aber in den letzten Jahrzehnten so häufig geändert wie die, auf § 6 Ges. beruhende, Verordnung über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen (VO.) vom 3. 2. 1910. Gerade sie enthält im Gegensatz zum Ges., das die großen Grundzüge gibt, bis ins einzelne gehende Bestimmungen über Verkehr und mußte daher immer wieder den neuen tatsächlichen Verhältnissen angepaßt werden. So sind Abänderungen ergangen z. B. am 15. 3. 1923, 5. 12. 1925, 28. 7. 1926, 31. 1. 1928, 16. 3. 1928, 13. 7. 1928, 27. 4. 1929 und 28. 6. 1929. Die letzten Änderungen der VO. datieren vom 15. 7. 1930 und 24. 10. 1930, wobei VO. und IntVO. in neuer Fassung verkündet wurden. Man sieht aus der obigen Aufzählung, daß das Rechtsgebiet des Krfzgrechts infolge des stetig wachsenden Verkehrs mit Krfzgen ständig im Fluß ist.

Während in den Haftpflichtbestimmungen das Schwergewicht der zivilrechtlichen Verantwortung auf dem Halter des Krfzgs liegt, richten sich die Strafbestimmungen des 3. Abschnitts des Gesetzes naturgemäß vor allem an den Führer des Krfzgs. In vielen Fällen aber ist nicht der Führer der allein Handelnde. Der Führer steht häufig in einem gewissen Abhängigkeitsverhältnis zu andern Personen, wie Halter, Eigentümer etc., so daß er in seinen Entschlüssen bez. der Einhaltung der polizeilichen Bestimmungen nicht immer freier Herr in seinen Entschlüssen ist. In vielen Fällen wird ein Verhalten des Führers gerade auf die Initiative der obigen Personen zurückzuführen sein, ohne daß dieses Verhalten sich als Anstiftung, Beihilfe etc. im Sinne des Allgemeinen Teils des StGB.s darstellt. Daher finden sich in den Strafvorschriften des Gesetzes neben solchen Vorschriften, die sich ausdrücklich an den Führer wenden, auch solche, die den Halter strafrechtlich haftbar machen, sei es ausdrücklich (§§ 23, 24 Ges.), sei es stillschweigend (§ 25 Ges.).

Auch die VO., die als solche keine Strafbestimmungen enthält, da ihre Vorschriften bereits durch die Blankettvorschrift des § 21 Ges. geschützt sind, richtet sich in § 16 Satz 2 an den Halter eines Krfzgs (seit der VO. vom 28. 7. 1926). Seit der Neufassung vom 15. 7. 1930 ist auch der Abschnitt 6 b der VO. überschrieben: „Besondere Pflichten des Führers und Halters", wobei gleichzeitig die Vorschrift des § 16 Satz 2 geändert wurde.

Durch die folgende Darstellung soll untersucht werden, ob der Begriff des Halters, wie er für die zivilrechtlichen Bestimmungen des 2. Abschnittes des Ges. gilt, auch ohne weiteres für den Begriff des Halters im Sinne des 3. Abschnittes des Gesetzes und im Sinne der VO. brauchbar ist. Ferner soll die gegenwärtige Abhandlung aufzeigen, wie weit sich die strafrechtliche Haftung des Krfzghalters bei dem gegenwärtigen Stande der Gesetzgebung erstreckt. Diese Darstellung hat deswegen ihre Berechtigung, weil in den nächsten Jahren keine Änderung der strafrechtlichen Halterhaftung zu erwarten ist, da die letzten Unklarheiten der Fassung in der VO. seit 15. 7. 1930 beseitigt sind.

Allerdings soll in der folgenden Darstellung nicht jeder Fall behandelt werden, in dem ein Halter eines Krfzgs sich strafrechtlich haftbar macht. Auszuscheiden haben die Bestimmungen, die nicht den „Verkehr" mit Krfzgen betreffen. Es sind dies vor allem die Bestimmungen des Krfzgsteuergesetzes. Ferner scheiden aus die Fälle, wo Vorschriften zur Anwendung gelangen, die sich an den Eigentümer oder an Dritte wenden, mögen sie auch im Einzelfall mit dem Halter identisch sein.

Für die Darstellung ergibt sich zwangsläufig folgende Einstellung:

Nach Behandlung der für die Darstellung notwendigen Begriffe (Krfzg, Halter, Führer, Verkehr etc.) sind zu behandeln die Vorschriften, die die Zulassung eines Krfzgs zum Verkehr betreffen. Anzuschließen haben sich dann die Vorschriften betr. die Zulassung zur Führung des (zugelassenen) Krfzgs. Sind Krfzg und Führer zugelassen, so muß das Krfzg., um den Anforderungen des Verkehrs zu entsprechen, in vorschriftsmäßigem Zustand sein. Es folgen demnach die Bestimmungen betr. den vorschriftsmäßigen Zustand des Krfzgs (selbstverständlich nur, soweit sie sich an den Halter richten)

Den Schluß dieser Abhandlung werden bilden die Vorschriften betr. strafrechtliche Haftung des Krfzghalters für den vorschriftsmäßigen Gebrauch des Krfzgs. Ferner sind noch zu behandeln die als Nebenstrafe eventuell in Betracht kommende Einziehung und die damit in Zusammenhang stehende Beschlagnahme, obgleich sich letztere nach herrschender Ansicht nicht als Strafe darstellt.

II. Allgemeiner Teil.

Die wichtigsten Begriffe.

§ 2. Der Begriff „Kraftfahrzeug".

Da das Ges. über den Verkehr mit „Kraftfahrzeugen" erlassen ist, muß zuerst dieser Begriff als grundlegend für die weitere Darstellung behandelt werden.

§ 1 Abs. 2 Ges. bezeichnet als „Kraftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes" „Landfahrzeuge, die durch Maschinenkraft bewegt werden, ohne an Bahngleise gebunden zu sein".

Aus den Worten „im Sinne dieses Gesetzes" ergibt sich, daß an und für sich von der Definition des Begriffs Landfahrzeuge ein größerer Kreis von Fahrzeugen erfaßt wird, als für die Regelung des Ges. beabsichtigt ist. Es folgen daher die Einschränkungen betr. Maschinenkraft und Nichtbindung an Bahngleise.

Vor der Gesetzesänderung vom 21. Juli 1923 war nicht von Landfahrzeugen die Rede, sondern von „Wagen oder Fahrrädern". Es kann kein Zweifel darüber bestehen, daß die jetzige Begriffsbestimmung einen größeren Kreis von Fahrzeugen umfaßt als vor der Gesetzesänderung von 1923. Auf der Grundlage der früheren Fassung hatte sich die Streitfrage entwickelt, ob unter das Ges. nur Fahrzeuge fallen sollten, die sich auf Rädern bewegen[1]) oder ob auch räderlose Fahrzeuge, insbesondere Schlitten unter den übrigen Voraussetzungen als Krfzge angesehen werden sollten[2]). Heute kann kein Zweifel mehr bestehen, daß auch solche Fahrzeuge von der Regelung des Gesetzes erfaßt werden, die sich nicht auf Rädern bewegen[3]), z. B. Schlitten, Raupenfahrzeuge, Straßenwalzen (vgl.

[1]) Eger 11, Krause 23, Müller 102, Neukirch 16, Oberländer 363, Waldeck 10.

[2]) Galli 802, Höpfel 9, Isaac 30.

[3]) Heucke 2, Conrad St. 539, Lechner 13, Müller 108, Oberländer 364, Hellingrath 8, Wunderer 16.

auch die Aufzählung in § 2 Abs. 4 VO.).

Als Fahrzeug ist anzusehen „jede Einrichtung zur Fortbewegung unter eigener Ortsveränderung ohne Rücksicht auf den Zweck dieser Ortsveränderung“ [4]).

Es muß sich handeln um eine Fortbewegung von Ort zu Ort unter eigener Ortsveränderung [5]). Müller (109) erwähnt zwar dieses Erfordernis nicht ausdrücklich, nimmt es aber wohl stillschweigend an. Es muß sich stets um ein Fahrzeug handeln, das nicht fest mit dem Erdboden verbunden ist, sondern um ein Gerät, das von einer zur andern Stelle bewegt werden kann [6]). Es entfallen demnach alle feststehenden Beförderungsmittel wie z. B. Aufzüge, Achterbahnen, Transportbänder etc.

Unerheblich ist der Zweck der Ortsveränderung. Als Hauptzweck käme in Frage die Beförderung, wobei man unter Beförderung die Verbringung von Personen und Sachen von einem Ort zum andern mit Hilfe des Fahrzeugs zu verstehen hat. Von Beförderung kann man allerdings nur sprechen, wenn die Last eine wechselnde und nicht mit dem Fahrzeug organisch, sondern nur lose, d. h. jederzeit trennbar verbunden ist [7]). Das Erfordernis des wechselnden Beförderungsobjekts wird teilweise verneint (siehe 7). Dies vor allem deswegen, weil die Vertreter dieser Anschauung, die alle den Zweck der Beförderung als notwendig für den Begriff Krfzg ansehen, auf diese Weise den auch von ihnen als zu eng empfundenen Fahrzeugbegriff auf solche Geräte ausdehnen wollen, die nach dem Sprachgebrauch nicht als der Beförderung dienend angesehen werden. So hält z. B. Eger (11) schon einen Führersitz, Kohlenraum etc. für ausreichend, um Beförderungszweck und damit Krfzg anzunehmen. Es widerspricht aber dem Sinn des Wortes „Zweck“, wenn man z. B. bei einer Straßenwalze annehmen wollte, sie diene der Beförderung ihres Führers bzw. der von ihr zu verbrauchenden Kohlen und sei deshalb Fahrzeug.

---

[4]) Ähnlich Hellingrath 5, Müller 108.

[5]) Conrad St. 539, Eger 11, Hellingrath 4, Heucke 2, Höpfel 4, Isaac 30.

[6]) Conrad St. 539, Eger 11, Heucke 2, Isaac 30, Müller 108.

[7]) Hellingrath 4, Müller 106. A. A. Hallbauer 7, Höpfel 3, Kirchner 19, Schmid-Wagner 29.

Von der heute herrschenden Meinung wird angenommen, daß für den Begriff des Fahrzeugs ein Beförderungszweck nicht notwendig ist[8]). Es entspricht dies auch dem Sinn des Krfzggesetzes, das lediglich an technische, nicht an wirtschaftliche Begriffsmerkmale gedacht hat. Die Gefährlichkeit des Krfzgs bleibt dieselbe, auch wenn es andern Zwecken als der Beförderung dient. Auch Straßenwalzen, Feuerspritzwagen, die Turmwagen der Straßenbahn, Straßenreinigungswagen, selbstfahrende Arbeits- und Werkzeugmaschinen sind daher Kraftfahrzeuge.

Für den Begriff des Fahrzeugs ist ferner unerheblich die Art der Arbeitsleistung, ob groß oder gering (für den Begriff Kraftfahrzeug aber siehe Kleinkrafträder unten S. 11 ff.). Unerheblich ist ferner, ob diese Arbeitsleistung in einem Ziehen, Zugmaschinen ohne Güterladeraum oder in einem Schieben oder Tragen besteht[9]).

Wenn die VO. (§ 2 Abs. 4) Kraftschlitten, selbstfahrende Schneepflüge, Dampfpflüge, Raupenkraftfahrzeuge etc. von ihren Bestimmungen ausnimmt, so folgt daraus nicht[10]), daß diese Fahrzeuge nicht als Krfzge im Sinne des Ges. gelten sollen. Im Gegenteil! Obwohl sie an sich Kraftfahrzeuge im Sinne des Ges. sind, nimmt die VO. wegen der relativen Ungefährlichkeit (geringe Geschwindigkeit) dieser Fahrzeuge von einer Verkehrsregelung bez. ihrer Abstand[11]).

Das Ges. schränkt bewußt den Begriff des Krfzgs auf „Land"-Fahrzeuge ein. Damit scheiden die Luft- und Wasserfahrzeuge von der Regelung des Ges. aus. Für die ersteren gilt das Luftverkehrsgesetz vom 1. Aug. 1922. Was unter Luftfahrzeugen im Sinne dieses Ges. zu verstehen ist, ergibt sich aus § 1 Abs. 2 Luftverkges. Wenn dort bestimmt wird:

„Luftfahrzeuge im Sinne dieses Gesetzes sind Luftschiffe . . . und ähnliche für eine Bewegung im Luftraum bestimmte Geräte",

so folgt daraus, daß derartige Geräte dem Luftverkehrsgesetz unterliegen. Aus obiger Begriffsbestimmung ergibt sich auch das Unter-

---

[8]) Conrad St. 539, Galli 802, Isaac 31, Hellingrath 5, Müller 109, Oberländer 364.

[9]) Celle, 11. Juni 1926, HöchsRR. 1926, 351.

[10]) Neukirch-Rosenmeyer 19 (Olshausen DJZ. 6, 347).

[11]) Höpfel 11, Galli 802, Eger 13, Heucke 2, Müller 111, Oberländer 101, 214, 364, Seuffert 23. A. A. Weitz II 11, Krause 23.

scheidungsmerkmal für die verschiedenen Arten der Fahrzeuge. Aus dem Ausdruck „für Bewegung im Luftraum bestimmt“ ist zu entnehmen, daß entscheidend für die Frage, welcher Art ein Fahrzeug ist, ob Land-, Wasser- oder Luftfahrzeug, die Bestimmung des Fahrzeugs sein muß.

Demnach ist Landfahrzeug ein solches, das zur Fortbewegung „auf dem Lande“ bestimmt ist. Unter der Fortbewegung auf dem Lande versteht Müller eine solche auf der Erdoberfläche[12]) und scheidet damit Drehkräne und Fahrstühle, Seil- und Schwebebahnen[13]) von der Regelung der Krfzge aus. Diese Fortbewegungseinrichtungen werden allerdings immer an Schienen gebunden sein, so daß die gegenteilige Ansicht von Hellingrath (S. 8), die ohne Begründung gegeben wird, des praktischen Bedürfnisses ermangelt.

Wichtig ist das Merkmal der Bestimmung für solche Fahrzeuge, die sowohl auf dem einen wie auf dem andern Gebiet sich bewegen können (sog. Amphibienfahrzeuge). So müssen sich z. B. nach dem heutigen Stande der Technik Flugzeuge beim Starten und Landen eine gewisse Strecke auf der Erdoberfläche fortbewegen. Es besteht hier Streit über die Frage, ob Flugzeuge während dieser Bewegung auf dem Lande als Landfahrzeuge anzusehen sind. Aus dem Gedanken heraus, daß Flugzeuge nur zur Bewegung im Luftraum bestimmt sind und die Fortbewegung auf dem Lande bei Start und Landung nur ein, technisch nicht vermeidbares, notwendiges Übel darstellt, wird deshalb die Eigenschaft des Flugzeugs als Landfahrzeug von der herrschenden Ansicht verneint[14]). Dieser Ansicht ist wohl beizutreten. Konsequenterweise folgt aber aus dem Unterscheidungsmerkmal der Bestimmung, daß solche Fahrzeuge, die zur Fortbewegung auf dem Lande technisch eingerichtet und bestimmt sind, für diese Tätigkeit als Krfzge im Sinne des Ges. zu gelten haben[15]). Dasselbe gilt natürlich für kombinierte Land- und Wasserfahrzeuge.

---

[12]) Müller 108, Krause 23.

[13]) Siehe hierüber RG. Ziv. 86, 94.

[14]) Conrad St. 539, Heucke 1, Höpfel 5, Isaac 30, Kirchner 19, Lechner 13, Müller 108, Peters Anm. 2 zu § 1 Ges., Neukirch 16, Oberländer 363. A. A. Weitz II 10, Krause im Recht 1910, 442.

[15]) Conrad St. 539, Müller 108, Bredow-Müller Luftverkehrsgesetz 86, Heucke 1.

Ein Landfahrzeug ist dann Kraftfahrzeug, wenn es durch „Maschinenkraft“ bewegt wird. Was unter Maschinenkraft zu verstehen ist, wird im Ges. nicht erläutert. Der Entwurf von 1906 verwendete den Begriff „elementare Triebkraft“, der (Isaacsche) Gegenentwurf den Ausdruck „eine dem Fahrzeug innewohnende, nicht menschliche oder tierische Triebkraft“. Die Geschichte des Ges. gibt keinerlei Aufschluß darüber, was nun unter Maschinenkraft im Gegensatz zu den beiden vorhergehenden Begriffsbestimmungen zu verstehen ist. Eine nähere Definition dessen, was unter Maschinenkraft zu verstehen sei, zu bilden, blieb der Wissenschaft und Praxis überlassen.

Eine positive Bestimmung des Begriffs Maschine bez. des Kraftfahrrechts kann man nicht geben. Was Maschine im Einzelfall ist, ist nach dem jeweiligen Stande der Technik verschieden. So viel ist aber jedenfalls sicher, daß die die Bewegung des Krfzgs herbeiführende Kraft weder eine menschliche oder tierische, noch eine natürliche Kraft sein darf. Vielmehr muß eine Maschine die Ursache der Bewegung des Fahrzeugs sein. Wirkt eine Naturkraft auf eine Vorrichtung des Fahrzeugs ein und verwandelt sich infolgedessen diese Naturkraft ohne Zwischenschaltung einer Maschine in Bewegung des Fahrzeugs, so handelt es sich um keine Maschinenkraft [16]). Dies ist z. B. der Fall, wenn ein Schiff den Wind durch Segel auffängt, ferner, wenn ein Fahrzeug ausschließlich durch seine Schwerkraft bewegt wird.

Werden Naturkräfte aber durch Vermittlung einer Maschine (z. B. Winddynamo, Flettnerrotor) in Maschinenkraft umgesetzt, so sind die hierdurch bewegten Fahrzeuge Kraftfahrzeuge [17]). Diejenige Kraft, die unmittelbar auf die Fortbewegungseinrichtungen des Fahrzeugs einwirkt, muß eine Maschinenkraft sein. Deshalb muß auch die Maschine, die den Antrieb für die Fortbewegungseinrichtungen gibt, sich im Fahrzeug befinden [18]). Ein Fahrzeug, dessen Maschine sich nicht in fester Verbindung mit ihm befindet, ist da-

---

[16]) Galli 802, Gordan 7, Isaac 32, Krause 24, Neukirch 18, Oberländer 363, Schmid-Wagner 22, Waldeck 10, Müller 112, Seuffert 23, Hellingrath 6. A. A. bez. Segel Höpfel 8.

[17]) Eger 12, Müller 113, Hellingrath 6.

[18]) Müller 113, Hellingrath 6, Krause 24, Oberländer 364. A. A. Isaac 32.

her kein Krfzg im Sinne des Ges.[19]). Daher ist auch ein Anhänger eines Krfzgs kein Krfzg[20]). Bei- und Vorsteckwagen gehören nicht hierher, da sie infolge der festen Verbindung mit dem Krfzg ihre Eigenschaft als selbständige Sache verloren haben und zu einem, wenn auch unwesentlichen Bestandteil des Krfzgs geworden sind[21]).

Die Antriebsmaschine muß sich im Innern des Fahrzeugs befinden. Damit ist aber nicht gesagt, daß auch die Kraftquelle sich im Innern des Fahrzeugs befinden muß. Die Kraft, mit deren Hilfe das Fahrzeug angetrieben wird, braucht nicht im Innern des Fahrzeugs selbst erzeugt werden, es genügt, wenn eine dem Fahrzeug von außen zugeführte, wie immer geartete Kraft im Fahrzeug mit Hilfe einer Maschine in die Antriebskraft umgesetzt wird[22]). Daher wurde auch in der Reichstagskommission die Isaacsche Begriffsbestimmung des Gegenentwurfs, daß die Triebkraft dem Fahrzeug „innewohnen" müsse, bewußt abgelehnt, damit kein Zweifel sei, daß auch solche Fahrzeuge unter das Gesetz fallen, die durch Zuleitung elektrischen Stromes von außen bewegt werden (z. B. die sog. Trolleybusse, schienenlose Fahrzeuge mit Stromzuführung).

Gleichgültig für den Begriff der Maschinenkraft ist die Art der Antriebsmaschine, ob Verbrennungsmaschine, Dampfmaschine oder Elektromotor.

Eine weitere Einschränkung des Begriffs Krfzg im Sinne des Gesetzes liegt ferner darin, daß diese Fahrzeuge nicht an Gleise gebunden sein dürfen. Damit wird das Krfzg in Gegensatz gebracht zu Schienenbahnen aller Art (Eisenbahn, Kleinbahnen, Drahtseilbahnen, Feldbahnen, Schwebebahnen, Straßenbahnen).

Der Ausdruck Bahngleis soll nicht besagen, daß es sich ausschließlich um Eisenbahnschienen handeln soll. Es muß sich vielmehr darum handeln, daß die Räder des Fahrzeuges durch irgend-

---

[19]) Oberländer 29, 364, Hellingrath 6.

[20]) Galli 803, Krause 23, Lechner 16, Müller 114, Oberländer 29, 364, Heucke 3.

[21]) A. A. Gordan 9, Höpfel 13, Isaac 32, Schmid-Wagner 22, Seuffert 23, Weitz II 12.

[22]) Eger 13, Conrad St. 540, Galli 802, Damm 33, Heucke 3, Höpfel 8, Kirchner 20, Krause 24, Müller 114, Isaac 32, Neukirch 18, Oberländer 29, 363, Schmid-Wagner 22, Waldeck 10, Weitz II 9.

welche Vorrichtungen in einer bestimmten Bahn geleitet werden[23]). Aus welchem Material diese Führungsschiene besteht, Holz, Eisen, Steinen etc., ist einerlei. Wesentlich ist, daß das Fahrzeug an das Gleis gebunden ist. Gebundenheit an Bahngleise kann nicht bloß um deswillen angenommen werden, weil ein Fahrzeug vermöge seiner technischen Beschaffenheit auf Gleisen laufen kann und auch läuft; sie besteht vielmehr darin, daß das Fahrzeug das Gleis überhaupt nicht oder doch nur da verlassen soll und regelmäßig nur verlassen kann, wo dies durch Handhabung einer besonderen Vorrichtung ermöglicht wird[24]). Liegt dies vor und ist das Fahrzeug demgemäß mindestens eine gewisse Zeit an die Schienen gebunden, so wird es während dieser Zeit nicht als Krfzg gelten können[25]). Maßgebend ist auch hier die Bestimmung des Fahrzeugs, mag sie nun vorübergehend oder auch dauernd sein.

Unerheblich für den Begriff des Krfzgs ist es, welchen Zwecken es dient[26]), ob der Feuerwehr, Straßenreinigung, ob es als Motorpflug, Motorsäge Arbeit leistet, ferner, ob es auf öffentlichen Wegen zu fahren bestimmt ist oder nicht[27]). Auch die behördliche Zulassung ist nicht wesentlich für die Natur des Fahrzeugs als Krfzg[28]). Ebensowenig hat die Geschwindigkeit, die das Fahrzeug einzuschlagen imstande ist, Einfluß auf die Krfzgeigenschaft im Sinne des Gesetzes (siehe aber für die VO. § 2 Abs. 4, Ziff. 7 und 8). Wird das Krfzg (z. B. wegen einer Motorstörung) vorübergehend von Menschen oder Tieren bewegt, wenn es vorübergehend in seiner Verwendbarkeit als Krfzg beeinträchtigt wird, so stellt es doch nach wie vor ein Krfzg dar[29]). Allerdings wird es in diesem Falle meistens nicht in „Betrieb" sein. Das Krfzg verliert diese Eigenschaft

---

[23]) Eger 12, Galli 803, Gordan 8, Höpfel 9, Isaac 33, Hellingrath 9, Conrad St. 540, Müller 114.

[24]) Conrad St. 540, Galli 803, Heucke 3, Höpfel 10, Isaac 33, Krause 25, Müller 114.

[25]) Eger 12, Galli 803, Isaac 33, Höpfel 10, Krause 25, Neukirch 18, Schmid-Wagner 30.

[26]) Conrad St. 539, Oberländer 364, Müller 108.

[27]) Isaac 33. A. A. Schmid-Wagner 20.

[28]) Isaac 33. A. A. Schmid-Wagner 20.

[29]) Heucke 2, Höpfel 8, Isaac 32, Kirchner 20, Oberländer 29, 364, BayObLG. 3. 3. 1925, JW. 1925, 1766; OLG. Stuttgart 20. 4. 1927, RdK. S. 100, Nr. 198.

nicht, denn infolge seiner äußeren Beschaffenheit, seiner Gestalt und namentlich seiner Schwere ist es auch bei Nichtbenutzbarkeit des Motors ganz anders zu werten wie ein einfaches Fahrzeug. Ins- und namentlich seiner Schwere ist es auch bei Nichtbenutzbarkeit nicht, denn infolge seiner äußeren Beschaffenheit, seiner Gestalt besondere kann ein Kraftrad bei solcher Gelegenheit nicht einem gewöhnlichen Fahrrad gleichgestellt werden.

Eine wichtige Einschränkung erleidet der Begriff des Krfzgs im Sinne des Gesetzes dadurch, daß in § 27 Ges. bestimmt wird, daß die Vorschriften der Teile I, II und III nicht für Kleinkrafträder gelten sollen. Kleinkrafträder sind gemäß § 47 VO. Krafträder mit Antrieb durch Verbrennungsmaschine, wenn der Hubraum der Maschine nicht mehr als 200 ccm beträgt. An und für sich würden auch diese Fahrzeuge unter den Begriff des Krfzgs fallen, sie sind aber aus praktischen Erwägungen heraus von dem Geltungsbereich des Gesetzes ausgenommen worden. Im Sprachgebrauch des täglichen Lebens werden allerdings diese Fahrzeuge immer als Kraftfahrzeuge angesehen, da sie sich nur durch die Stärke des Motors von andern Krafträdern unterscheiden. Im Gegensatz hierzu werden z. B. selbstfahrende Arbeits- und Werkzeugmaschinen wie z. B. Holzspalt- und Sägemaschinen, Straßenwalzen, im Sprachgebrauch des täglichen Lebens nicht als Krfzge angesehen werden, obgleich sie im Sinne des Gesetzes solche sind.

Kleinkrafträder sind also nicht Krfzge und zwar weder im Sinne des Gesetzes noch im Sinne des ersten Abschnitts der VO.[30]). Wenn also irgendwo von Krfzgen die Rede ist, werden die Kleinkrafträder nicht betroffen. Eine Vorschrift, die sich auf Krfzge bezieht, z. B. bezüglich Benutzung von Wagen, gilt nicht für Kleinkrafträder. Allerdings werden in § 48 VO. zahlreiche Vorschriften des ersten Abschnitts als zugleich sinngemäß für Kleinkrafträder und deren Führer geltend bezeichnet. Der zweite Abschnitt der VO. ist aber als eine auf Grund der Ermächtigung des § 27 Abs. 2 Ges. ergangene, völlig selbständige und erschöpfende Anordnung zu bewerten, die mit dem ersten Abschnitt der VO. nur in einem äußerlichen Zusammenhang steht und aus den Vorschriften des ersten Ab-

---

[30]) Conrad St. 612, Hellingrath 9, Heucke 153, Lechner 141, Müller 488, Oberländer 359, Wunderer 18. A. A. Liebers in DAR. 1928, 314.

schnitts, soweit diese nicht durch Bezugnahme zu Teilen des zweiten Abschnitts geworden sind, nicht ergänzt werden darf. Die Vorschriften des Ges. sind aber nicht für sinngemäß anwendbar erklärt und dürfen deshalb nie herangezogen werden. Dies gilt nicht nur für die ersten beiden Abschnitte des Ges., sondern auch für den dritten Abschnitt, die Strafvorschriften. Zuwiderhandlungen gegen die Vorschriften betr. Kleinkrafträder sind nicht nach § 21 Ges., sondern nach der speziellen Strafdrohung des dem § 21 Ges. entsprechenden § 50 Abs. 1 VO. zu bestrafen.

Hätte man, wie Müller (488) sehr richtig bemerkt, die Begriffsbestimmung des Krfzgs in § 1 Abs. 2 Ges. an die Spitze des Ges. gestellt und den Vorschriften der Abschnitte I, II und III Ges. vorangeschickt, so hätte man diese, immerhin sehr verkünstelte Regelung des Verkehrs mit Kleinkrafträdern wesentlich einfacher und sinngemäßer gestalten können.

Ebenfalls aus praktischen Erwägungen heraus ist der Begriff Krfzg im Sinne der VO. gegenüber der Begriffsbestimmung des Ges. eingeschränkt worden.

In der ursprünglichen Fassung des Ges. vom 3. Mai 1909 und der Bundesratsverordnung vom 3. Febr. 1910 stimmten die Begriffe Krfzge im Sinne der VO. und des Ges. wörtlich überein. Dies war nicht mehr der Fall infolge der Änderung des Ges. vom 21. 7. 1923. Das Ges. brachte den gegenüber früher umfassenderen Begriff „Landfahrzeuge" anstelle von „Wagen oder Fahrräder". Es umfaßte demnach auch räderlose Fahrzeuge wie Schlitten, Raupenfahrzeuge, ferner Fahrzeuge, deren Zweck nicht die Beförderung bildete, wie Straßenwalzen, Arbeitsmaschinen etc. Obwohl der Reichsregierung gemäß § 6 Abs. 1 Ziff. 1 und 2 Ges. das Recht zusteht, mit Zustimmung des Reichsrats Anordnungen für „Kraftfahrzeuge" zu erlassen, also für alle Fahrzeuge, die im Sinne des Gesetzes Krfzge darstellen, hat sie von dieser Möglichkeit bisher keinen umfassenden Gebrauch gemacht. Allerdings glich sie den Begriff des Krfzgs im Sinne der VO. der Begriffsbestimmung des Ges. an, indem sie durch Verordnung vom 28. Juli 1926 die gleiche Begriffsbestimmung wie in § 1 Abs. 2 Ges. brachte. Sie nahm aber in § 2 VO. eine Anzahl von Fahrzeugen, die im Sinne des Ges. Krfzge sind, von ihrer Regelung ausdrücklich aus.

In der neuesten Fassung der VO., vom 15. Juli 1930, ist diese

Ausnahmebestimmung in § 2 Abs. 4 Ziff. 1—8 enthalten. Die VO. zeigt damit, daß sie diese Fahrzeuge von ihrer Regelung ausnimmt, nachdem sie vorher in § 1 Ziff. 1 definiert, was sie unter Krfzgen versteht, daß an und für sich auch diese Fahrzeuge Krfzge darstellen, sie aber keine Regelung bezüglich dieser Fahrzeuge treffen will. Der Grund dieser Bestimmung ist offensichtlich der, daß die dort aufgeführten Fahrzeuge vermöge ihrer Eigenart relativ nicht so gefährlich sind wie die nicht ausgenommenen Fahrzeuge, vor allem, weil sie sämtlich nicht derartige Geschwindigkeiten entwickeln können, wie das bei den übrigen Fahrzeugen der Fall ist. Es würde auch z. B. merkwürdig anmuten, wenn eine Straßenwalze immer die rechte Seite der von ihr gewalzten Fahrbahn einhalten müßte.

Wir haben es demnach mit zwei verschiedenen Begriffen des Kraftfahrzeugs zu tun, mit einem weiteren im Sinne des Ges. und einem engeren im Sinne der VO.

Wo die Reichsregierung von ihrem Recht gemäß § 6 Ziff. 2 Ges. allgemeine Anordnungen über den Verkehr mit Krfzgen zu erlassen, keinen Gebrauch gemacht hat, gelten die Anordnungen der Landeszentralbehörden in dem erwähnten Umfang Vorschriften über den Verkehr mit den in § 2 Abs. 4 VO. von der Regelung der VO. ausgenommenen Krfzgen erlassen. Da das Bedürfnis nach einer derartigen Regelung nicht groß ist, sind solche Verordnungen nur sehr vereinzelt erlassen worden, bzw. in Kraft geblieben (z. B. bayr. oberpolizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Motorfahrzeugen auf öffentlichen Wegen vom 7. Mai 1902, soweit sie sich auf Fahrzeuge des § 2 Abs. 4 VO. beziehen). Wo eine solche Regelung nicht erfolgt ist, bleiben diese Fahrzeuge außerhalb der gesetzlichen Regelung, denn auch in den Straßenverkehrsordnungen ist ihnen keine Sonderbestimmung gewidmet. Den Halter trifft daher auch keine Verantwortlichkeit für polizeimäßigen Zustand und Gebrauch eines solchen Fahrzeugs, soweit nicht die Vorschriften des Gesetzes eingreifen.

Eine Verpflichtung für den Führer eines solchen Fahrzeugs, die Verkehrsvorschriften zu beachten, läßt sich nur aus allgemeinen, sicherheitspolizeilichen Erwägungen herleiten. Da sie am Gemeingebrauch der Straßen teilnehmen, so müssen diese Fahrzeuge die allgemeinen Fahrregeln einhalten, soweit sie nicht nach ihrem

Zwecke eine Ausnahmestellung innehaben (siehe das obige Beispiel betr. Dampfwalze).

§ 3. Der Halter des Kraftfahrzeugs.

Als wichtigster Begriff dieser Abhandlung folgt nunmehr der Begriff des Kraftfahrzeughalters. Zum Verständnis der folgenden Ausführungen ist ein kurzer geschichtlicher Rückblick auf die Entstehungsgeschichte der Bestimmungen betr. Haftbarkeit des Halters notwendig.

Der erste Entwurf zum Krfzggesetz nannte den Haftpflichtigen des Krfzgs im Anschluß an die Ausdrucksweise des Reichshaftpflichtgesetzes „Betriebsunternehmer". In der Begründung wird ausgeführt:

> „Der Begriff des Betriebsunternehmers ist hier der gleiche wie im Reichshaftpflichtgesetz und im Art. 105 EGBGB.; es ist daher derjenige als Unternehmer anzusehen, für dessen Rechnung und Gefahr der Betrieb stattfindet. Dabei begründet es keinen Unterschied, ob der Betrieb wirtschaftlichen Zwecken dient oder nicht, ob er für längere Zeit berechnet oder nur vorübergehend ist. Betriebsunternehmer im Sinne des § 1 ist daher derjenige, welchem ein Fahrzeug leih- oder mietweise zum Gebrauch überlassen wird oder welcher ein fremdes Fahrzeug eigenmächtig für sich benutzt, während, wenn jemand die Beförderung anderer Personen übernimmt, wie der Besitzer einer Automobildroschke, dieser der Betriebsunternehmer ist. Der Eigentümer eines Kraftfahrzeugs als solcher haftet nicht, da eine derartige Regelung namentlich in den Fällen unbefugter Benutzung eines Kraftfahrzeugs zu Unbilligkeiten führen würde. Ebensowenig wäre es gerechtfertigt, im Anschluß an die Haftung für Tierschaden den Halter eines Kraftfahrzeugs als solchen haften zu lassen, denn während die von Tieren ausgehenden Gefahren mit Rücksicht darauf, daß Tiere sich frei bewegen und bis zu einem gewissen Grade zu willkürlichem Tun befähigt sind, schon durch das Halten des Tieres begründet werden, kann eine Gefährdung des Publikums durch Kraftfahrzeuge erst eintreten, wenn das Fahrzeug zur Verwendung gelangt und in Gebrauch gesetzt wird."

Dieser erste Entwurf stand, wie sich aus der obigen Begründung

ergibt, auf dem Standpunkt der reinen Gefährdungshaftung, die als untragbar von den Automobilkreisen abgelehnt wurde und zu einem Gegenentwurf von 1908 (Gegenentwurf des Kaiserlichen Automobilklubs, von Isaac) führte. In diesem Gegenentwurf wurde das Prinzip der reinen Gefährdungshaftung weitgehend modifiziert und zugleich die Beziehung des Haftpflichtigen in „Halter" abgeändert. Der Entwurf begründet dies folgendermaßen:

> „In Abweichung von der Fassung des früheren Entwurfs wird die Haftung nicht dem Betriebsunternehmer, sondern dem Halter des Kraftfahrzeugs auferlegt. Gegen den ersteren Ausdruck ist nicht ohne Grund das Bedenken geltend gemacht worden, daß sich damit leicht der Begriff des gewerblichen Unternehmers verbinde, der hier nicht in Frage komme. Dem Sprachgebrauch ist es in der Tat fremd, den Besitzer eines Luxusautomobils als Betriebsunternehmer zu bezeichnen. Dagegen entspricht es auch der im Verkehr üblichen Ausdrucksweise, von demjenigen zu sprechen, der ein Kraftfahrzeug ‚hält'. Der Ausdruck ist außerdem durch § 833 BGB. in die Rechtssprache eingeführt und die Auslegung, welche die Bezeichnung doch in der Rechtssprache gefunden hat, wird auch für den Begriff des Fahrzeughalters verwendet werden können."

In der endgültigen Fassung des Ges. vom 9. Mai 1909 erschien der Haftpflichtige nunmehr endgültig unter der Bezeichnung als Halter. Eine Definition dessen, was man unter Halter zu verstehen hat, wird aber weder im Ges. noch im BGB., aus dem der Begriff stammt, aufgestellt. Auch in den verschiedenen Verordnungen zum Gesetz, obwohl § 16 VO. seit 28. Juli 1926 auch den Begriff „Halter" verwendet, wird keinerlei Definition dieses Begriffs gegeben. Diese Begriffsbestimmung blieb demnach der Wissenschaft und Praxis überlassen.

In dieser Richtung sind denn auch Bemühungen erfolgt, ohne daß sich indes bis heute, über zwei Jahrzehnte nach Erlaß des Gesetzes, eine einheitliche Bestimmung hätte finden lassen. Die Meinungen gehen hier ebenso zahlreich auseinander wie dies bei der Bestimmung des Tierhalterbegriffs der Fall ist.

Wie die Entstehungsgeschichte des Gesetzes zeigt, ging man bei der Schaffung des Ges. einerseits von dem Betriebsunternehmer im Sinn des Haftpflichtgesetzes, andererseits von dem Begriff des

Tierhalters im Sinn des § 833 BGB. aus. Es liegt nun nahe, eine Einteilung der verschiedenen Ansichten über den Begriff des Krfzghalters nach diesen Gesichtspunkten zu treffen. Eine solche Einteilung läßt sich jedoch nicht durchführen, da die verschiedenen Meinungen so ineinander übergreifen und die einzelnen Merkmale sich derart vermischen, daß eine klare Zusammenfassung nicht möglich ist.

So ist Eger der Ansicht[31]), daß der Halter eines Krfzgs mit dem Betriebsunternehmer des Reichshaftpflichtgesetzes identisch sei. Der erste Entwurf zeige klipp und klar, daß man den Betriebsunternehmer haften lassen wolle. Daran ändere auch nichts die Abänderung in „Halter", wie sie Gesetz geworden ist, denn der zweite Entwurf betone lediglich, daß es sprachlich falsch sei, von dem Betriebsunternehmer des Automobils zu reden, da man mit Betriebsunternehmer nach dem gewöhnlichen Sprachgebrauch nur den Unternehmer eines gewerblichen Betriebs bezeichne. Der Ausdruck Halter sei nur deswegen gewählt worden, weil man auch den nichtgewerblichen Unternehmer damit in die Haftpflicht einbeziehen wolle. Deshalb bestehe zwischen Betriebsunternehmer und Halter kein anderer Unterschied als der, daß es sich im ersten Fall um eine gewerbliche, im zweiten Fall um eine in ähnlichen wirtschaftlichen Beziehungen zu dem Fahrzeug stehende Person handle.

Eine einheitliche Definition dessen, was er nun unter Halter versteht, gibt Eger jedoch nicht. So bezeichnet er als Halter:

S. 105: wer den Betrieb für eigene Rechnung und Gefahr ausübt, wer insbesondere die Betriebskosten trägt.

S. 106: wer in seinem Interesse zum Zwecke dauernder Nutzung die erforderlichen Maßnahmen trifft oder für sich treffen läßt.

S. 113: Eine Person ist Halter, weil und insoweit das Fahrzeug zur Befriedigung ihrer Bedürfnisse und zu ihrem werbenden Vermögen als Einnahmequelle gehört; und: Halter oder Betriebsunternehmer ist der, in dessen Namen und für dessen Rechnung der Betrieb geführt wird.

In ähnlicher Weise sagt Kerschbaumer (21 ff.): Halter ist in der Regel nichts anderes als Betriebsunternehmer, d. h. wer für eigene Rechnung und Gefahr ein Automobilfuhrunternehmen hat.

---

[31]) Eger 102.

Bei dem nichtgewerblichen Automobilhalter muß auf den Tierhalter zurückgegangen werden. Deshalb ist hier Halter, wer es im eigenen Interesse benützt und die Fürsorge für die Erhaltung des Wertes und die Benutzbarkeit des Fahrzeugs hat und zwar nicht nur auf vorübergehende Zeit (S. 26).

Aus der großen Anzahl der verschiedenen Ansichten lassen sich jedoch einzelne Merkmale heraustrennen, die bei den einzelnen Meinungen in verschiedener Weise miteinander verbunden werden. Diese Merkmale sind:

1. Verfügungsgewalt:

gefordert von Becker 34, Beckhaus 73, Eger 111, Enneccerus 726, Hellingrath 14, Heucke 35, Isaac 106, 112, Kirchner 53, 79, Müller 240, 457, Neukirch 51, Oberländer 307, Purfürst 37, Schimpf 20, Schmid-Wagner 97, Weitz I 70, ferner RG. 77, 348; 78, 179; 79, 312; 87, 137; 91, 269; 93, 223; 97, 312; 120, 154; 127, 174; RG. in DJZ. 1929, 1117, JurRdsch. 1930, 589.

2. Eigenes Interesse:

gefordert von Becker 33, Beckhaus 73, Conrad St. 553, Eger 106, Enneccerus 726, Gordan 44, Hallbauer 213, Heucke 35, Höpfel 107, Kerschbaumer 26, Kirchner 53, Müller 240, Neukirch 51, Oberländer 308, Purfürst 37, Schimpf 20, Schmid-Wagner 97, Seuffert 41, Waldeck 37; ferner RG. 52, 117; 55, 163; 62, 79; 66, 1; 77, 348; 91, 269.

3. Kostentragung:

gefordert von Becker 33, Conrad St. 553, Eger 105, Geyer 35, Galli 808, Hallbauer 9, 213, Heucke 35, Höpfel 107, Isaac 101, Kerschbaumer 21, Kirchner 79, Krause 60, Lechner 54, Müller 240, Neukirch 51, Oberländer 308, Purfürst 37, Schimpf 20, Schmid-Wagner 98; ferner RG. 78, 180 und von da an konstante Rechtsprechung (siehe oben unter Verfügungsgewalt).

4. Dauer.

gefordert von Becker 34, Galli 809, Gordan 44, Höpfel 107, Kerschbaumer 26, Kirchner 80, Neukirch 51, Schimpf 20, Schmid-Wagner 97, Waldeck 37; ferner RG. 52, 117; 55, 163; A. A. dagegen RG. 62, 79, Isaac 105.

Diese vier Merkmale werden hauptsächlich von den Schriftstellern verlangt, so z. B. Neukirch-Rosenmeyer 51:

„. . . wer im eigenen Interesse das Fahrzeug in seiner Verfügungsgewalt hält, die Kosten der Unterhaltung übernommen hat und zwar auf einen Zeitraum von gewisser Dauer."
Ebenso Höpfel 107, Waldeck 37.

Schmid-Wagner bezeichnet als Merkmale: Sorge für den Gegenstand, Verfügungsgewalt, unmittelbarer Besitz zu einem nicht bloß vorübergehenden Zweck und Gebrauch im eigenen Interesse. .

Nach Krause 60 ist Halter, wer das Krfzg für eigene Rechnung in Gebrauch hat, insbesondere den Führer anstellt usw.

Lechner 53 verlangt Besitz und Kostentragung; Schimpf 20 fordert: für eigene Rechnung in Gebrauch haben, eigenes Interesse, tatsächliches Herrschaftsverhältnis, vermöge dessen der Halter über die wirtschaftliche Verwendung des Krfzgs frei zu verfügen imstande ist, einige Dauer, nicht nur vorübergehende Benutzung.
Beckhaus 73 ff., Enneccerus 726, Kirchner 53 bezeichnen in Anlehnung an ihre Tierhalterbegriffsbestimmung als Halter denjenigen, der das Fahrzeug in seinen Wirtschaftsbetrieb eingestellt hat, d. h. im eigenen Interesse ein tatsächliches Herrschaftsverhältnis zum Fahrzeug hergestellt hat, das ihm gestattet, selbständig über die wirtschaftliche Verwendung des Fahrzeugs zu disponieren.

Das Reichsgericht endlich hat verschiedene Begriffsbestimmungen gegeben. So sagt es in E. 77, 349: Halter ist derjenige, der für seine Zwecke und in seinem Interesse den Wagen in Gebrauch hat und zu seiner Verfügung hält. Ähnlich definiert E. 79, 312: Halter ist derjenige, der, weil er Eigentümer ist, den Wagen zu seiner Benutzung erworben hat und ihn zu seiner Verfügung hält; ferner: jemand ist Halter, weil er das Fahrzeug käuflich erworben hat, es ihm in der Fabrik übergeben wurde, er es für seine Zwecke in Benutzung genommen hat, indem er damit die Heimfahrt antrat und er es in seiner tatsächlichen Gewalt hat.

Seit der Entscheidung im 78. Bande (Seite 180 ff.) scheint aber das RG. eine feste Begriffsbestimmung zu haben und zwar: „Halter ist, wer ein Fahrzeug für eigene Rechnung in Gebrauch hat und diejenige Verfügungsgewalt über das Fahrzeug besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt (ebenso RG. 87, 137; 91, 269; 93, 223; 120, 154; 127, 174; RG. in DJZ. 1929, 1117).

Den meisten Begriffsbestimmungen ist gemeinsam das Erfordernis, daß der Halter die tatsächliche Verfügungsgewalt haben muß,

die der Gebrauch voraussetzt. Die andern Erfordernisse schwanken. So verlangen RG. 77, 349 und 79, 312 außer der tatsächlichen Verfügungsgewalt noch Benutzung im eigenen Interesse, für eigene Zwecke; die übrigen Entscheidungen stellen es darauf ab, auf wessen Rechnung der Gebrauch stattfindet. Es folgt hieraus, daß auch das RG. den Nachdruck auf den Besitz der tatsächlichen Verfügungsgewalt legt. Es unterscheidet den Krfzghalter dadurch vom Tierhalter, daß es ihm bei diesem auf die wirtschaftliche Zugehörigkeit zu einem Wirtschafts- oder Hausbetrieb ankommt, die auch dann noch bestehen bleibt, wenn die tatsächliche Gewalt über das Tier in andere Hände übergegangen ist (RG. Warn. 1908, Nr. 317, 1917, Nr. 89).

Auch von der Wissenschaft wird in den meisten Fällen verlangt, daß der Halter die tatsächliche Verfügungsgewalt über das Fahrzeug habe (siehe oben S. 34).

Worin die „Verfügungsgewalt" besteht, ist Tatfrage. So viel ist jedenfalls sicher, daß unter Verfügungsgewalt nicht nur die Verfügungsgewalt des Eigentümers[32]) oder Besitzers[33]) zu verstehen ist, wenn auch Eigentum oder Besitz fast regelmäßig die Grundlage der Verfügungsgewalt sein werden. Unter Verfügungsgewalt ist auch nicht der strafrechtliche Gewahrsam zu verstehen[34]), es handelt sich vielmehr um eine von allen diesen verschiedene Verfügungsgewalt. Darauf deutet vor allem auch das Wort „tatsächlich" hin. Daß nicht Besitz und Gewahrsam als solche die Verfügungsgewalt darstellen, folgt aus § 7 Abs. 3 Ges., der auch diejenigen Fälle umfaßt, in denen zwar Besitz und Gewahrsam, aber mangels längerer Dauer der Entziehung nicht die besondere, für den Halterbegriff wesentliche Verfügungsgewalt verloren gegangen ist[35]). Man hat demnach unter Verfügungsgewalt ein nicht rechtliches, sondern rein tatsächliches Herrschaftsverhältnis zu verstehen, wie ein solches zur Ausübung des Gebrauchs erforderlich ist, ohne Rücksicht darauf, ob die Verfügungsgewalt sich auf einen längeren oder kürzeren Zeitraum erstreckt[36]).

---

[32]) RG. 78, 179.
[33]) Becker 35.
[34]) Hellingrath 14.
[35]) Oberländer 228.
[36]) RG. 78, 179; 127, 174; BayObLG. 9. 7. 1926, DJZ. 1926, 1572.

Zu dem Begriff der Verfügungsgewalt gehört ein Herrschaftswille. Dies ergibt sich deutlich aus den Worten „wider Willen des Fahrzeughalters" in § 7 Abs. 3 Ges. Daher ist der Chauffeur, der doch auch zu dem Fahrzeug in einem Herrschaftsverhältnis steht, wenn er nicht gerade nach genauen Weisungen des Eigentümers, Besitzers etc. handelt, trotzdem nicht Halter, wenn er z. B. ohne Wissen seines Herrn, aber in dessen vermuteten Einverständnis den Wagen zur Reparatur fährt, zur Tankstelle etc. In diesem Falle fehlt eben gerade der Herrschaftswille. Dieser Herrschaftswille ist ähnlich wie der Besitzwille des „Eigenbesitzers" in § 872 BGB.

Die Verfügungsgewalt erlischt nicht, wenn das Fahrzeug vorübergehend nicht „zur Verfügung steht", z. B. wenn jemand einem Dritten nach jeweiliger Verständigung einen Kraftwagen leihweise für dessen Zwecke überläßt, wenn der Halter den Wagen zur Reparatur gibt[37]).

Als Ursache der Vielheit und Verschiedenheit der Theorien über den Begriff Krfzghalter ist wohl die Tatsache anzusehen, daß von Anfang an bei der Schaffung des Krfzggesetzes nicht ein neuer Begriff für denjenigen, der die Haftung übernehmen sollte, geschaffen wurde, sondern man sich zu ängstlich an die gegebenen Vorbilder des Tierhalters bzw. Betriebsunternehmers hielt. Man hat zu wenig bedacht, daß das Krfzggesetz durchaus selbständig zu bewerten ist, da es zwar auf ähnlichen, aber doch nicht denselben tatsächlichen Gründen fußt, wie das Reichshaftpflichtgesetz bzw. die Tierhalterbestimmungen des BGB. Auf der Verkennung dieser Tatsache beruht schon die Behandlung des Haftenden in den Motiven zum Gesetz. Man versuchte, auf Grund der vorliegenden, teilweise sogar noch sehr strittigen Begriffe des Tierhalters und des Betriebsunternehmers zu einer für das Kraftfahrrecht annehmbaren Lösung zu kommen, ohne zu bedenken, daß die Grundlagen der in Frage kommenden Haftung ganz wesentlich anderer Natur waren als in den beiden Vorlagen.

Das sowohl dem Tierhalter und dem Betriebsunternehmer als auch dem Kraftfahrzeughalter bezüglich der Haftung zugrunde-

---

[37]) Müller 244; RG. 2. 5. 1912, JW. 1912, 808; 2. 6. 1913, Recht 1913 2343; RG. 91, 303; Oberländer 308; KG. 23. 2. 1928, JW. 1929, 2063. A. A. Höpfel, Eger.

liegende Prinzip ist zwar dasselbe, das der Gefährdungshaftung. Es haftet demgemäß auch grundsätzlich dieselbe Person, nämlich derjenige, der die Gefährdung schafft bzw. in der Lage ist, die Gefährdung verhüten zu können. Es haftet der Gefährder, und zwar nicht nur zivil-, sondern auch strafrechtlich[38]). Der Unterschied zwischen den drei Arten der Gefährdungshaftung, der des Tierhalters, des Betriebsunternehmers und der des Krfzghalters beruht aber darin, daß gemäß dem Prinzip der Gefährdungshaftung nicht für alle Gefahren gehaftet wird, sondern nur für die der betr. Gefährdungsart eigentümlichen Gefahren. Diese Gefahren sind aber beim Tier, bei der Eisenbahn und beim Krfzg grundsätzlich verschieden.

Das Eisenbahnunternehmen mit seiner Fülle von technischen, wirtschaftlichen und sozialen Momenten, seiner verzweigten Vielheit von Einrichtungen, Sach- und Menschenmaterial bildet gerade wegen dieser dem Laien nicht bekannten Bedeutung und praktischen Auswirkung, die er auch gar nicht zu übersehen in der Lage ist, eine Gefahr für die Allgemeinheit. Daher haftet der Betriebsunternehmer nicht nur, wenn jemand überfahren wird oder infolge einer technischen Funktion des Eisenbahnbetriebes verletzt wird, sondern auch z. B. wenn jemand infolge großen Andrangs auf einen Zug oder einen Fahrkartenschalter verletzt wird. Die durch den Eisenbahnbetrieb hervorgerufenen Gefahren sind eben außerordentlich vielseitig.

Bei der Tierhalterhaftung ist es ganz ähnlich. Auch hier handelt es sich um einen für den Außenstehenden unübersehbaren Gefahrenkreis. Ein Tier ist immer unberechenbar infolge seiner freien Bewegungsmöglichkeit, seiner unkontrollierbaren Instinkte, seiner Körperkraft, und diese Gefährlichkeit ist vorhanden, einerlei, ob das Tier sich im Stall oder auf der Weide befindet, zur Arbeit gebraucht wird etc. Die typische Tiergefahr ist immer und so lange gegeben, als das Tier in irgendeiner Weise zum Menschen in Beziehung tritt.

Was sowohl der Eisenbahnbetriebsgefahr als auch der Tiergefahr gemeinsam ist, ist demnach die Mannigfaltigkeit und Unübersichtlichkeit der für beide typischen Gefahren.

---

[38]) Isaac 103.

Beim Krfzg dagegen handelt es sich weder um einen vielseitigen Betrieb wie bei der Eisenbahn — selbst wenn es ein Betrieb mit mehreren Automobilen ist —, denn der ganze Apparat eines Automobilbetriebs besteht aus lauter einzelnen, in sich abgeschlossenen, einfachen Funktionen, noch um eine wie beim Tier bestehende ständige, aus dem bloßen Vorhandensein in menschlicher Nähe entspringenden Gefahr.

Die besondere Automobilgefahr besteht vielmehr darin, daß das Krfzg mit Maschinenkraft bzw. mit Hilfe von Explosivstoffen sehr schnell fortbewegt werden kann. Die typische Automobilgefahr besteht also nicht, wenn das Krfzg zum Menschen in Beziehung tritt, sondern einzig und allein bei einem bestimmten Vorgang, nämlich, wenn es mit Hilfe der Antriebskraft bewegt wird. In der Ruhe ist es nicht gefährlicher, als jedes andere Fahrzeug. Diese schnelle Fortbewegung des Krfzgs ist auch der Grund für die besondere Regelung des Krfzgverkehrs. Es geht dies vor allem auch aus § 8 Ges. hervor, der die Haftung für solche Krfzge ausschließt, die auf ebener Bahn eine Geschwindigkeit von 20 km/Stunde nicht überschreiten können. Die Haftung für derartige Krfzge wird, was die zivilrechtliche Seite betrifft, also nur aus dem Grund ausgeschlossen, weil sie nicht schneller fahren können, die typische Automobilgefahr bei ihnen also keinen derartigen Umfang annimmt, wie dies bei den nicht ausgeschlossenen Krfzgen der Fall ist. Die Gefährlichkeit der Krfzge besteht demnach in der durch die motorische Kraft hervorgerufenen schnellen Fortbewegung.

Der für den Krfzgverkehr typische Gefahrenkreis ist ein ganz anderer als der des Reichshaftpflichtgesetzes bzw. des Tierhalterparagraphen des BGB. Dieser Gefahrenkreis ist scharf umgrenzt und auf die mit der Fortbewegung durch motorische Kraft in technischem Zusammenhang stehenden Gefahren beschränkt.

Der Haftende muß also derjenige sein, der sich als Gefährder, als Beherrscher des Gefahrenkreises darstellt. Halter ist demnach derjenige, der die Automobilgefahr schafft oder unterhält. Demnach ist nicht Halter derjenige, der ein Auto anschafft, es in seine Garage einstellt, die entstehenden Kosten trägt, das Fahrzeug im Besitz, ein eigenes Interesse an ihm hat. Alle diese Umstände rufen keine typische Automobilgefahr hervor, sondern lediglich der Gebrauch

des Krfzgs im technischen Sinn, die bestimmungsgemäße Verwendung zum Fahren.

Derjenige ist also Halter, in dessen Gewalt es steht, den Wagen laufen zu lassen, denn er ist derjenige, der die besondere Automobilgefahr schafft und der zugleich imstande ist, dafür zu sorgen, daß das Fahrzeug in Ordnung ist und daß die Möglichkeit eines Schadenseintrittes auf ein Minimum beschränkt wird.

Halter ist demnach, „wer ein Kraftfahrzeug in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt".

Dieser Halterbegriff entspricht m. E. dem Grundgedanken des Gefährdungsprinzips und trägt diesem Gedanken konsequent Rechnung. Allerdings kann nicht verkannt werden, daß diese Begriffsbestimmung des Kraftfahrzeughalters für das Zivilrecht gegenüber der in letzter Zeit konsequent gehandhabten und daher auch weitgehend in der Wissenschaft aufgenommenen Begriffsbestimmung des Reichsgerichts eine erhebliche Ausdehnung des Kreises der Haftpflichtigen bedeutet. Bei der Anwendung dieses Begriffs des Halters wird mancher zur Haftung kommen, der wirtschaftlich nicht in der Lage ist, diese Folge zu tragen, und an den der Gesetzgeber bei der Aufstellung der Bestimmungen über die Halterhaftung nicht gedacht hat.

Da die Vorschriften des zweiten Abschnittes des Gesetzes der wirtschaftlichen Schadensausgleichung dienen sollen und auf dem Grundgedanken beruhen, daß, wer den Nutzen aus dem Fahrzeug zieht, auch den Schaden tragen soll, den das Fahrzeug anrichtet, und ferner der eventuelle Schaden zu den Betriebsunkosten des Krfzgs gehört, so widerspricht es nicht dem Grundgedanken der Gefährdungshaftung, wenn die obige Definition des Begriffs Krfzghalter eine auf wirtschaftlichen Erwägungen beruhende Einschränkung erfährt.

Das RG. verlangt in neuerdings konstanter Rechtsprechung außer der tatsächlichen Verfügungsgewalt noch den Gebrauch auf eigene Rechnung [39]). Für eigene Rechnung hat nach Ansicht des RG. derjenige ein Krfzg in Gebrauch, der die Nutzungen zieht und die Kosten bestreitet [39]). Da, wie schon oben ausgeführt, bezüglich der

---

[39]) RGE. 91, 271; 93, 223; 120, 154; RG. 2. 6. 1913, Recht 1913, 2343.

zivilrechtlichen Seite der Halterhaftung eine Einschränkung auf Grund wirtschaftlicher Gesichtspunkte aus praktischen Gründen notwendig ist, erscheint die vom RG. gegebene Definition des Halterbegriffs wegen der Berücksichtigung sowohl der positiven Seite des „Haltens" eines Krfzgs (Nutzungen) wie der negativen Seite (Kosten) als richtig und zweckmäßig.

So richtig eine Einschränkung des ursprünglichen Halterbegriffs für den zivilrechtlichen Schadensausgleich ist, so falsch wäre es, den wirtschaftlichen Gesichtspunkt des „auf eigene Rechnung in Gebrauch Habens" den Vorschriften bez. der strafrechtlichen Haftung des Krfzghalters zugrunde zu legen. Die Gründe für diese Ansicht seien im folgenden dargelegt.

Da der Ausdruck „Halter" zivilrechtlichen Teil des Gesetzes (2. Abschnitt) derselbe ist wie im strafrechtlichen Teil (3. Abschnitt), so liegt es nahe, für beide Teile denselben Halterbegriff zugrunde zu legen. Es erscheint aber in manchen Fällen der Träger der zivilrechtlichen Verantwortung nicht als Subjekt des strafrechtlichen Delikts. Der Grund hierfür ist die Verschiedenheit der die beiden Rechtsmaterien beherrschenden Grundsätze.

Während sich die Haftpflichtbestimmungen als eine Anwendung des Gefährdungsgrundsatzes unter dem Gesichtspunkt der ökonomischen Ausgleichung darstellen, bleibt in den Strafbestimmungen die Schuld das Fundament, auf dem sich die Ahndung des Delikts aufbauen muß. Die für die ökonomische Ausgleichung maßgebenden wirtschaftlichen Erwägungen: „wer die Vorteile aus dem Wagen zieht, soll auch die sich daraus ergebenden Lasten tragen", fallen für die Strafbestimmungen fort. Es ist hier ganz unwesentlich, ob der Betreffende das Krfzg auf eigene Rechnung in Gebrauch hat oder nicht. Das Entscheidende bezüglich der Gefährlichkeit des Krfzgs ist die Verfügungsgewalt des Halters, nicht die Tatsache, daß er das Krfzg auf eigene Rechnung in Gebrauch hat. Etwaige durch das Krfzg verursachte Schäden werden erfahrungsgemäß unter die Passiven des Betriebs gerechnet. Dies ist aber nicht der Fall für Geldstrafen (obgleich dies zweifelhaft sein kann, aber nicht sollte) und erst recht nicht für Haft- (§ 21) oder Gefängnisstrafen (§§ 23, 24 Ges.).

Für die strafrechtliche Würdigung des Verhaltens eines Krfzghalters kommt die Einschränkung „auf eigene Rechnung" nicht in

Frage. Es liegt hier keinerlei Anlaß vor, in eine rein strafrechtliche Begriffsbestimmung ein wirtschaftliches Moment einzubeziehen. Halter im Sinne der strafrechtlichen Bestimmungen des Ges. und auch der VO., da diese keine eigene Strafdrohung für den ersten Teil hat (§ 21 Ges.) ist demnach,

wer ein Kraftfahrzeug in Gebrauch hat und die Verfügungsgewalt besitzt, die ein solcher Gebrauch voraussetzt[40]).

Anderer Ansicht sind die meisten Schriftsteller, ohne daß allerdings irgendeiner von diesen eine Begründung gäbe oder sich sonstwie mit dieser Frage beschäftigte. Das RG. übernimmt ebenfalls in seinen Entscheidungen vom 27. Febr. 1928, Verkrechtl. Rdsch. 1928, Sp. 139, 140, und vom 15. Okt. 1929, Verkrechtl. Rdsch. 1929, Sp. 513, wie auch KG. vom 31. Okt. 1927, Verkrechtl. Rdsch. 1928, Sp. 487, den zivilrechtlichen Halterbegriff auch für den strafrechtlichen Teil des Gesetzes, aber ebenfalls ohne jegliche Begründung.

Das BayObLG. gibt in seiner Entscheidung vom 22. März 1929 (RevReg. I 93/29)[41]) für diese Ansicht eine ausführliche Begründung, wie folgt:

„Der Halterbegriff des § 7 Ges. gilt auch für die Verkehrsvorschriften der VO. und die Strafvorschriften des Gesetzes. Es ist bedenklich, innerhalb eines einheitlichen Gesetzesganzen dem Begriff des Krfzghalters eine verschiedene Auslegung zu geben, je nachdem es sich im die Anwendung bürgerlich-rechtlicher oder strafrechtlicher Bestimmungen handelt. Ohne zwingende Notwendigkeit darf dem Gesetzgeber, der mit Absicht nicht an die Person des Eigentümers, sondern an die des Halters anknüpft, nicht der Gedanke unterstellt werden, er habe in den beiden Gruppen von Vorschriften von verschiedenen Begriffen des Halters ausgehen wollen. Wollte man im Sinne der Straf- und Verkehrsvorschriften jeden als Halter ansehen, der eine mit dem Willen des Eigentümers ausgeübte, entsprechende tatsächliche Verfügungsgewalt über das Krfzg besitzt (ohne Rücksicht darauf, ob er es für eigene Rechnung in Gebrauch

---

[40]) Ebenso Müller 424, 457; May in DAR. 1929, Sp. 147; ferner OLG. Königsberg 12. 6. 1930, VerkRdsch. 1930, 442.

[41]) DJZ. 1929, Sp. 1085; DAR. 1929, Sp. 301/302; DRZ. 1929, II, Sp. 402.

hat), so würde der Halterbegriff eine unannehmbare Ausdehnung erfahren. Vielen würde die Halterhaftung überbürdet, die die Möglichkeit nicht besäßen, Verfehlungen gegen diese Vorschriften abzuwenden."

Hierauf ist folgendes zu erwidern: Die Entstehungsgeschichte des Gesetzes und des in ihm verwandten Halterbegriffs zeigt deutlich, daß man sich bei der Fassung des Ges. in keiner Weise klar war über eine Definition dessen, was unter Halter verstanden werden sollte. Es sollte der Wissenschaft und Praxis überlassen bleiben, eine richtige Begriffsbestimmung zu finden. Bei Schaffung des Gesetzes war ursprünglich überhaupt nur an eine Regelung der zivilrechtlichen Haftung für Krfzge gedacht. Daher enthielt der Entwurf I überhaupt keine strafrechtlichen Bestimmungen. Erst der Entwurf II brachte in seinen §§ 17—19 zum erstenmal besondere Strafbestimmungen. Diese Strafbestimmungen wurden dem zivilrechtlichen Teil des Gesetzes angefügt und das Ges. so verkündet. Es soll trotzdem nicht verkannt werden, daß das Ges., so wie es vorliegt, ein einheitliches Ganzes darstellt. Es ist aber des ungeachtet zulässig, für den zivil- und den strafrechtlichen Teil des Ges. verschiedene Halterbegriffe anzunehmen, da erstens der Gesetzgeber bei der Aufstellung des Ges. nicht einen festen Halterbegriff zugrunde legte und vor allem die Grundlagen der zivil- und strafrechtlichen Haftung gänzlich verschieden sind.

Die obige Entscheidung des BayObLG. verkennt durchaus die Sachlage, wenn ausgeführt wird, es würde durch eine solche Ausdehnung des Halterbegriffs der Kreis der strafrechtlich haftenden Personen zu weit ausgedehnt. Es handelt sich hier ja nicht um Gefährdungshaftung, wo Zuwiderhandlung auch ohne Verschulden möglich ist, sondern um strafrechtliche Haftung, wo Bestrafung nur erfolgen kann bei Verschulden, sei es nun vorsätzlich oder fahrlässig. Auch bei Übertretungen (§ 21 Ges.) ist Verschulden erforderlich. Begrifflich wird durch die Ausdehnung des Halterbegriffs wohl eine große Anzahl Personen erfaßt, im Enderfolg werden sich aber doch die Personen herauskristallisieren, die wegen Verschuldens haftbar gemacht werden können. (Ähnlich ist es bei der vom RG. in ständiger Rechtsprechung angewandten Buri'schen Bedingungstheorie.)

Die Zweckmäßigkeit eines Halterbegriffs, der das Merkmal des „Gebrauchs auf eigene Rechnung“ nicht kennt, ergibt sich vor allem dann deutlich, wenn es sich um die strafrechtliche Haftung von Geschäftsunfähigen bzw. in der Geschäftsfähigkeit beschränkten Personen handelt.

Daß im geltenden Recht nur physische, nicht auch juristische Personen deliktsfähig sind, ist nicht zweifelhaft[42]). Societas delinquere non potest. Insbesondere hat auch das RG. stets angenommen, daß juristische Personen „als nur fingierten Rechtssubjekten die natürliche Handlungsfähigkeit und damit zugleich die strafrechtliche Verantwortungsfähigkeit für dasjenige, was ihre Vertreter (Organe) bei dieser Vertretung handeln, abgeht. Strafbar können sich deshalb nur die Vertreter für ihre Person machen. Deren Strafbarkeit aber setzt voraus, daß in ihrer Person und in demjenigen, was sie tun, der gesamte Tatbestand der vom Gesetz mit Strafe bedrohten Handlung sich erfülle, wie er in dem einschlagenden Strafgesetz normiert ist“[43]). Diese Auffassung hat das RG. in ständiger Rechtsprechung beibehalten.

Legt man dem vom RG. gebildeten Begriff des Halters im zivilrechtlichen Sinn auch den Strafbestimmungen zugrunde, so kann außer dem in erster Linie strafrechtlich verantwortlichen Führer niemand als Halter zur Verantwortung gezogen werden, wenn eine juristische Person (nach RG.-Ansicht) Halter des Krfzgs ist. Die juristische Person ist strafrechtlich nicht haftbar und ihre Vertreter haben das Krfzg nicht auf eigene Rechnung in Gebrauch.

Dieser Schwierigkeit versuchen die Vertreter der einheitlichen Halterbegriffsbestimmung auf diese Weise Herr zu werden, daß sie bei juristischen Personen die Verantwortlichkeit dem gesetzlichen oder verfassungsmäßig berufenen Vertreter aufbürden, obwohl ihm auch wegen des Fehlens des Gebrauchs auf eigene Rechnung die Haltereigenschaft nicht zukommt[44]). Eine Begründung dieser An-

---

[42]) Binding 310, Hofacker 335 ff., Lilienthal 87 ff., Liszt-Schmidt 153 ff., Frank 6, Schuler ZStW. 37, 127 ff.

[43]) RG. St. 16, 123; s. auch Urteil OB. Schweizer Bundesgerichts in GerS. 85, 349 ff.

[44]) Damm 70, Eger 478, Hellingrath 15, Höpfel 438, Isaac 406, Neukirch 206; KG. 5. 3. 1925, HöchstRR. 1, 357.

sicht, die als Widerlegung der ständigen RG.-Rechtsprechung angesehen werden könnte, wird jedoch nirgends gegeben. Diese Auffassung widerspricht vielmehr dem Wortlaut des Gesetzes, das ausdrücklich den „Halter" als solchen haften läßt. Eine extensive Ausdehnung auf solche Personen, die nicht als Halter im Sinne des Gesetzes anzusehen sind, widerspricht der auch für das Krfzggesetz maßgebenden Bestimmung des § 2 StGB.s.

Legt man aber den oben angeführten Halterbegriff für die strafrechtlichen Bestimmungen des Krfzges. und der VO. zugrunde, so wird das Ergebnis in jedem Fall einem gerechten Empfinden entsprechen. Es wird dann faktisch derjenige strafrechtlich zur Verantwortung gezogen, der es in der Hand hat, Gefährdungen durch das Krfzg zu verhüten. Gegen eine zu weite Ausdehnung des Personenkreises schützt das Schuldmoment. Es haftet demnach auch ein Gefährder, der nicht „gesetzlich oder verfassungsmäßig berufener Vertreter" ist.

Daß auch Geschäftsunfähige und in der Geschäftsfähigkeit beschränkte die Haltereigenschaft erwerben und besitzen können, ist allgemein anerkannt[45]), da es sich hier nicht um ein rechtliches, sondern um ein rein tatsächliches Verhältnis handelt. Auch hier wird das Ergebnis der Billigkeit entsprechen, da Geschäftsunfähige wegen mangelnder Zurechnungsfähigkeit straflos bleiben und beschränkt Geschäftsfähige im Rahmen des Jugendgerichtsgesetzes §§ 1 und 2 nur dann bestraft werden, wenn und soweit sie bei Begehung der Tat die zur Erkenntnis ihrer Strafbarkeit erforderliche Einsicht besaßen. Strafbar kann statt dessen oder daneben derjenige sein, der die tatsächliche Verfügungsgewalt für den beschränkt Geschäftsfähigen oder neben ihm besitzt, ohne daß dies der gesetzliche Vertreter sein muß.

Die Merkmale der Haltereigenschaft können auch bei mehreren Personen vorliegen. Es muß hier aber verlangt werden, daß die betr. Personen nicht in einem Verhältnis der Über- und Unterordnung, sondern im Verhältnis der Gleichordnung zueinander stehen[46]).

---

[45]) Isaac 110, Kirchner 83, Krause 62, Neukirch 52, Oberländer 308, Waldeck 38. A. A. Hallbauer 12, Eger 114.

[46]) Eger 114, Hallbauer 10, Hellingrath 15, Isaac 113, Kirchner 84, Krause 62, Lechner 54, Müller 241, Oberländer 310, Waldeck 39.

Der Herrschaftswille bez. des Krfzgs muß bei den mehreren Personen vorliegen.

§ 4. Der Führer.

Führer im Sinn des Gesetzes ist derjenige, der unter eigener Verantwortung und durch eigene körperliche Einwirkung das Fahrzeug in Betrieb setzt oder das in Betrieb befindliche lenkt, wobei es unerheblich ist, daß er bei der maschinellen Lenkung des Fahrzeugs bezüglich des Fahrtantritts, der Fahrtziele, der einzuschlagenden Wege etc. den Wünschen eines andern unterworfen ist[47]). Auch das Inbetriebsetzen fällt unter die Führereigenschaft[48]), obwohl es zweifelhaft erscheinen kann, ob nicht das Inbetriebsetzen des Fahrzeugs nur eine vorbereitende Handlung zum Führen darstellt, wie auch der Sprachgebrauch unter Führung meist nur die lenkende Tätigkeit bei einem bereits in Betrieb befindlichen Fahrzeug faßt. Es muß aber nach Sinn und Zweck des Gesetzes auch das Inbetriebsetzen als eine den Führer kennzeichnende Handlung angesehen werden. Die Gefahrenquelle, die der Betrieb eines Krfzgs mit sich bringt, wird bereits mit der Ankurbelung des Fahrzeugs erschlossen.

Nach § 23 Ges. ist demnach strafbar, wer ein nicht zugelassenes Krfzg auf öffentlichen Wegen ankurbelt (in Betrieb setzt).

Der Begriff Führen setzt eine unmittelbare Beziehung zu der Kraft des Motors voraus[49]), so daß also ein Führen nicht vorliegt, wenn das Fahrzeug von Menschen oder Tieren bewegt wird und der Führer durch Handhabung der Bremsen und des Steuers eine nur lenkende Tätigkeit ausübt. Daher braucht der „Führer" eines solchen Krfzgs nicht im Besitz eines Führerscheins (§ 2 Ges.) zu sein[50]). Führer im Sinne des Gesetzes ist auch nicht, wer ein von einem Krfzg geschlepptes Krfzg lenkt, da hier die Beziehung zu der Kraft des Motors fehlt. Daß auch die VO. diesen Lenker des geschleppten

---

[47]) Becker 40, Hallbauer 213, Krause 28, 208, 217, ähnlich Müller 135, 400, 433; OLG. Königsberg, 5. 3. 1925, 6, S. 675/25; OLG. Karlsruhe, 28. 5. 1925, S. R. 70/25.

[48]) A. A. Eger 501, Galli 804, Gordan 11, 168, Höpfel 462, Hechner 124.

[49]) Galli 804, Gordan 11, Höpfel 462, 467.

[50]) Becker 41, Hellingrath 34, Müller 764.

Fahrzeugs nicht als Führer ansieht, folgt aus § 34 VO., der von „Begleiter", nicht von Führer des geschleppten Krfzgs spricht[51]).

Der Führer muß das Krfzg unter eigener Verantwortung lenken[52]); daher ist der Fahrschüler nicht Führer im Sinne des Gesetzes, solange er von dem Fahrlehrer oder dem Fahrprüfungssachverständigen beaufsichtigt wird[53]). Aber auch der Fahrlehrer ist nicht Führer, da er nicht durch körperliche Einwirkung das Fahrzeug lenkt. Daher stellt § 3 Abs. 2 Ges. die Fiktion auf, daß der Fahrlehrer als Führer „gilt"[54]). Ob auch der amtliche Sachverständige als Führer gelten soll, ist bestritten.

Im Gegensatz zum Halter gibt es keine Führermehrheit[55]), da Führer immer nur derjenige ist, der das Fahrzeug in dem betr. Augenblick tatsächlich lenkt. Dies gilt auch für den Fall, daß sich mehrere Personen in der Führung eines Krfzgs ablösen. Selbst wenn einzelne Tätigkeiten bei der Führung des Krfzgs zwischen verschiedenen Personen geteilt sein sollten, ist doch nur einer Führer, da die Verantwortlichkeit unteilbar ist. Demnach ist in solchen Fällen derjenige Führer, der die Verantwortung hat[56]). Dieser Führerbegriff gilt nur für das Kraftfahrrecht, dagegen nicht außerhalb, z. B. nicht für die Vorschriften über den allgemeinen Fahrverkehr und für das allgemeine Strafrecht[57]).

§ 5. Die Begriffe Betrieb, Gebrauch, Verkehr, öffentliche Wege und Plätze.

In den vorhergehenden Ausführungen war mehrmals die Rede von dem „Gebrauch" eines Krfzgs, z. B. in der Begriffsbestimmung des Krfzghalters. Im folgenden ist daher dieser Ausdruck und die

---

[51]) Müller 764.

[52]) Heucke 8, Kirchner 39, Müller 135; OLG. Königsberg 5. 3. 1925, DJZ. 1925, 900. A. A. Gordan 11, 150, Lechner 16.

[53]) Müller 401.

[54]) Höpfel 55, Isaac 43, Krause 37, Neukirch 31, Oberländer 192, Weitz I 29. A. A. Eger 29.

[55]) Isaac 37, 391, Kirchner 39, Lechner 16, Müller 136, Neukirch 22, Oberländer 169, Weitz I 9, 62.

[56]) A. A. Becker 43, Eger 20, Galli 804, Gordan 150, Hallbauer 214, Höpfel 39, Krause 38.

[57]) BayObLG. 26. 10. 1926, Bayr. VerwBl. 1927, 101.

damit in engem Zusammenhang stehenden Begriffe Betrieb und Verkehr sowie die an letzteren Begriff sich anschließenden Worte „öffentliche Wege und Plätze“ zu definieren.

Der Begriff „Betrieb“.

Auch hier haben sich Wissenschaft und Praxis eingehend mit der Bestimmung des Begriffs befaßt, ohne daß es bisher gelungen wäre, eine einigermaßen einheitliche Begriffsbestimmung zu finden.

Im wesentlichen werden in der Literatur drei Ansichten über den Begriff Betrieb vertreten: eine wirtschaftliche, eine verkehrstechnische und eine maschinentechnische Auffassung, wie man sie kurz bezeichnen kann.

Die wirtschaftliche Auffassung geht unter Anlehnung an die geschichtliche Entwicklung des Gesetzes auf den Begriff Betrieb im Reichshaftpflichtgesetz zurück. Dieser Ansicht nach ist Betrieb „die gesamte Tätigkeit aller den wirtschaftlichen Zwecken des Unternehmens dienenden Kräfte mit Beschränkung auf solche Tätigkeiten, bei denen die dem Krfzg eigentümliche Gefährlichkeit in die Erscheinung tritt“ [58]).

Diese Begriffsbestimmung ist für unsere Betrachtung nicht verwendbar, da sie ihrem Wesen nach „wirtschaftlich“ eingestellt ist und, wie schon bei der Bestimmung des Begriffs Krfzghalter ausgeführt, ist das wirtschaftliche Moment für die strafrechtliche Beurteilung einer Handlung bedeutungslos.

Die Betriebsgefahr im Falle des Reichshaftpflichtgesetzes ist aber auch nicht dieselbe wie die des Kraftfahrzeuggesetzes. Beim Eisenbahnbetrieb beruht die Gefährlichkeit auf der Verschiedenheit und Unübersichtlichkeit einer Fülle der verschiedenartigsten Momente, während die dem Krfzgbetrieb eigentümliche Gefährlichkeit auf die Bewegung von Motor und Fahrzeug infolge einer treibenden Kraft zurückzuführen ist [59]).

Für die hier ausgesprochene Ansicht spricht auch der Umstand, daß es sich nach dem Wortlaut des Gesetzes nicht um den Betrieb

---

[58]) Damm 67, Eger 63.

[59]) Isaac 67, 69, Kirchner 57, Krause 51, Müller 223.

eines Krfzg-„Unternehmens", also einer Sachgesamtheit, sondern um den Betrieb „eines" Krfzgs, also einer Einzelsache handelt[60]). Die Egersche Auffassung entspricht auch in keiner Weise dem Verkehrsbedürfnis, denn bis jetzt fehlt es noch vollständig an einem dem Eisenbahnbetrieb analogen Krfzgbetrieb. Das einzelne Auto ist wirtschaftlich und im Verkehr vorherrschend und das Ges. ist auch für das einzelne Auto erlassen.

Die zweite Auffassung, die man als verkehrstechnisch bezeichnen kann, stellt darauf ab, welchem Zwecke die Betriebstätigkeit im konkreten Fall dient. Ein Krfzg ist nach dieser Auffassung dann in Betrieb, wenn das Krfzg zu irgendeinem Zwecke fortbewegt wurde und der Zweck dieser Fortbewegung im konkreten Fall noch nicht erreicht, bzw. nicht schon aufgegeben ist[61]). Betrieb soll nach dieser Ansicht also auch dann noch vorliegen, wenn sowohl Maschine wie Fahrzeug sich in völliger Ruhe befinden und nur der Zweck der Fahrt noch nicht erreicht ist. Diese Auffassung setzt demnach Inbetriebsetzung und Ingebrauchnahme völlig gleich.

Der Zweck der Fortbewegung des Fahrzeugs ist für den Begriff des Betriebs gänzlich unwesentlich. Der Grund der Haftung für Krfzge ist die Gefährlichkeit derselben und diese Gefährlichkeit ist unabhängig von dem Zweck einer Fahrt mit dem Krfzg. Die besondere Automobilgefahr wird vielmehr hervorgerufen durch die Einwirkung der Kriebkräfte auf die Fortbewegungseinrichtung des Krfzgs. Das entscheidende Gewicht liegt demnach nicht auf wirtschaftlichen, noch verkehrstechnischen, sondern rein auf maschinentechnischen Vorgängen[62]).

Die dritte Ansicht geht davon aus, daß diese maschinentechnischen Vorgänge das Entscheidende sind und daher der Begriff Betrieb so ausgelegt werden muß, wie dies im Sprachgebrauch des täglichen Lebens der Fall ist, wenn von dem Betrieb einer Maschine die Rede ist. Ein Krfzg ist hiernach im Betrieb,

---

[60]) Höpfel 84, Isaac 63, Kirchner 57, Müller 223, Lechner 47, Oberländer 88; RG. 12. 11. 1928, DAR. 1929, 64.

[61]) Waldeck 31, ähnlich BayObLG. 5. 2. 1926, Rev.-Reg. I 521/25; KG. 6. 7. 1923, JW. 1924, 1626 ff.

[62]) Isaac 63, Oberländer 88, Lechner 49.

„wenn und solange die der Fortbewegung dienende Kraft wirksam ist, sei es, daß sie das Fahrzeug, sei es, daß sie wenigstens den Motor, die Maschine bewegt“ [63]).

Ein Krfzg, das ohne Motortätigkeit auf einer öffentlichen Straße steht, ist hiernach nie im Betrieb, gleichgültig, zu welchem Zweck und auf welche Dauer es dort steht.

Kein Betrieb liegt vor, wenn das Krfzg durch fremde Kraft bewegt wird, z. B. durch Vorspann, durch ein anderes Krfzg; ebenso wenn es, während es sich in völliger Betriebsruhe befand, durch äußere, insbesondere elementare Kräfte in Bewegung gesetzt wird [64]). Dagegen liegt Betrieb des Krfzgs vor, wenn der Motor in Bewegung gesetzt wird, ohne daß damit eine Fortbewegung des Fahrzeugs beabsichtigt ist, z. B. beim Ausprobieren des Motors [65]). Der Begriff Betrieb im Sinne des Krfzggesetzes ist unabhängig von dem Begriff öffentliche Wege und Plätze. Das Krfzg ist daher auch in Betrieb, wenn der Motor in einer Garage oder Reparaturwerkstätte ausprobiert wird [66]).

Der Betrieb beginnt mit dem Ankurbeln des Motors, weil damit die Motortätigkeit schon begründet ist. Das Ankurbeln stellt eine unmittelbare Inbetriebsetzung des Krfzgs dar, im Gegensatz zu den ferner liegenden Vorbereitungshandlungen wie Schmieren der Maschinenteile und Einfüllen des Betriebsstoffs etc. Das Ankurbeln ist daher schon zum Betrieb zu rechnen [67]). Bei elektrisch angetriebenen Krfzgen beginnt die Inbetriebsetzung mit dem Einschalten des Stromes, bei Dampfkraftfahrzeugen mit dem Öffnen des Dampfventils.

Diese letztere Ansicht, die maschinentechnische Auffassung des Betriebes erscheint als grundsätzlich richtig. Sie entspricht auch der Verkehrsauffassung und dem allgemeinen Sprachgebrauch. Allerdings erscheint der Begriff in dieser Auffassung als zu eng. Ma-

---

[63]) Gordan 33, Hallbauer 9, Heucke 25, Höpfel 15, Isaac 70, 72, Krause 52, Lechner 49, Müller 224, Oberländer 88 ff., Weitz I 65.

[64]) RG. 29. 4. 1912, JW. 805, 26.

[65]) Gordan 3, Hallbauer 9, Heucke 28, Isaac 34, 70.

[66]) A. A. Weitz Taschb. 45, Weitz I 65; OLG. Dresden 28. 2. 1913 (siehe bei Weitz I 65).

[67]) Heucke 28, Höpfel 85, Isaac 70, Kirchner 61, Lechner 48, Müller 117, Neukirch 44, Oberländer 31.

schine ist im Sinne des Betriebs nicht nur der Motor, der die Bewegung des Krfzgs hervorruft, sondern das ganze Fahrzeug selbst ist Maschine, die in Betrieb sein muß. Das Gesetz spricht daher auch nicht vom Betrieb des Motors, sondern von dem Betrieb des Kraftfahrzeugs. Daher ist entscheidend für den Begriff des Betriebs, daß es sich bei der Bewegung des Krfzgs um eine dem Krfzg oder seinen Teilen eigentümliche Bewegung handelt. Es fallen also unter den Betrieb nicht nur die oben angegebenen Tatsachen, sondern es liegt auch dann Betrieb vor, wenn das Krfzg sich in Bewegung befindet ohne daß die Motorkraft mit- oder nachwirkt, sofern es sich nur um eine dem Krfzg eigentümliche Bewegung handelt, d. h. einer durch den Führer gelenkten Selbstbewegung [68]). Ein Krfzg ist also auch dann als im Betrieb befindlich anzusehen, wenn der Führer auf abfallender Straße den Motor abgestellt hat, um mit eigener Schwerkraft zu fahren [69]), und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der Beginn der Abwärtsbewegung auf Grund maschinellen Antriebs erfolgte oder das Krfzg vom Stand aus nur mit Hilfe seiner eigenen Schwere in Fahrt kam. Denn auch hierbei liegt eine eigentümliche, vom Führer gelenkte Selbstbewegung vor. Dies ist nicht der Fall, wenn das Krfzg durch Vorspann bewegt wird, mag auch der Führer die Lenkeinrichtung so betätigen wie er dies bei einer Selbstbewegung des Fahrzeugs tun würde [70]).

Der Betrieb endet damit, daß die dem Krfzg eigentümliche Bewegung aufhört, sei es, daß das Krfzg still steht, sei es, daß die Motortätigkeit endigt, und zwar ist maßgebend das zeitlich letzte der beiden Bewegungen [71]). Die Dauer der Ruhe ist einerlei. Daher ist ein Krfzg nicht in Betrieb, auch wenn der Führer nur aussteigt, um sofort wieder einzusteigen, sofern nur das Fahrzeug in Ruhe ist. Es würde auch der Verkehrsanschauung und dem Sprachgebrauch widersprechen, wollte man ein derartiges Fahrzeug, das völlig ruhig ist, als im Betrieb befindlich ansehen [72]).

---

[68]) Gordan 31, Neukirch 44, Kirchner 60, Heucke 28.

[69]) Heucke 28, Kirchner 60, Neukirch 44; BayObLG. 3. 3. 1925, HöchstRR. 1, 283.

[70]) Hallbauer 9, Höpfel 86, Isaac 70, Kirchner 59, Krause 53, Neukirch 44, Oberländer 89, Schmid-Wagner 85, Weitz I 66.

[71]) Müller 228, Oberländer 88, RG. 12. 11. 1928, DAR. 1929, 64.

[72]) Müller 228. A. A. RG. 122, 270; 14. 3. 29, DAR. 198; RG. 19. 6. 1930, VerkRdsch. 306.

Dieser Begriff der Inbetriebnahme und des Betriebes gilt sowohl für § 1 wie §§ 7 ff. Ges. und auch § 16 VO. Es ist nicht einzusehen, warum der Betrieb nach § 1 etwas anderes sein soll als der nach §§ 7 ff. Ges. Der Unterschied der praktischen Auswirkung ist lediglich der, daß nach § 1 Ges. der Betrieb auf öffentlichen Wegen und Plätzen gemeint ist, nach §§ 7 ff. nicht. Der Unterschied liegt also nicht in einem verschiedenen Betriebsbegriff, sondern in dem Zusatz „öffentliche Wege und Plätze“ [73]).

Ebenso wie der Begriff Betrieb ist auch der Begriff Gebrauch so auszulegen, wie er im Sprachgebrauch des täglichen Lebens verstanden wird. Während nach der Verkehrsauffassung eine Maschine dann in Betrieb ist, wenn sie in Bewegung ist ohne Rücksicht auf den Zweck dieser Bewegung, ist eine Maschine in Gebrauch, wenn sie ihrer Eigenart entsprechend benutzt wird. Demnach ist ein Krfzg in Gebrauch, wenn es seiner Bestimmung gemäß zur Fortbewegung benutzt wird [74]). Welchem Zwecke diese Fortbewegung im einzelnen dient, ist unerheblich, ob der Beförderung etc. Es genügt vielmehr, wenn das Fahrzeug seiner Eigenart als selbstbewegliches Fahrzeug (Automobil!) entsprechend zur Fortbewegung benutzt wird. Der Begriff Gebrauch ist demnach nicht, wie Hellingrath (20) meint, weiter als der Begriff Betrieb, sondern enger. Die Einschränkung liegt darin, daß Gebrauch nur dann vorliegt, sobald und solange ein Krfzg „seiner Eigenart entsprechend zur Fortbewegung“ benutzt wird. Wird ein Krfzg in Betrieb gesetzt, ohne daß die Absicht besteht, es zur Fortbewegung zu benützen, so liegt wohl Betrieb, aber nicht Gebrauch vor. Der Gebrauch beginnt daher, wenn das Krfzg zum Zwecke der bestimmungsgemäßen Verwendung in Betrieb gesetzt wird, und endigt mit dem Aufhören der Fortbewegung, die früher oder gleichzeitig mit dem Betrieb, nie aber nach Aufhören des Betriebs zu Ende ist.

Während unter Betrieb ein maschinentechnischer Vorgang zu verstehen ist, hat man unter Gebrauch eine Beziehung zu verstehen

---

[73]) Hellingrath 19, Isaac 34, Müller 229, Seuffert 20. A. A. mit verschiedener Begründung und Ausdrucksweise: Damm 29, Galli 803, Heucke 28, Höpfel 15, Kirchner 22, Krause 26, Neukirch 19, Oberländer 315, Schmid-Wagner 27, Weitz I 5.

[74]) Eger 519, Galli 815, Gordan 168, Krause 228, Lechner 124; BayObLG. 23. 4. 1925, HöchstRR. 1, 416.

und zwar eine solche zwischen dem Fahrzeug und den Personen, die sich seiner als Mittel zur Fortbewegung bedienen.

Der Begriff Verkehr

ist wiederum ein anderer als die Begriffe Betrieb und Gebrauch[75]). Die Ausdrücke Betreiben, Betrieb, Inbetriebsetzen betreffen innere Vorgänge des Fahrzeugs, Gebrauch das Innenverhältnis des Fahrzeugs zu den benutzenden Personen, während unter Verkehr das Verhältnis des Fahrzeugs zur Öffentlichkeit getroffen wird[76]). Es geht dies auch deutlich aus § 1 Ges. hervor, wo der Betrieb als innerer Vorgang in Gegensatz zu dem Verkehr als Verhältnis nach außen gebracht wird. Der Begriff Verkehr ist umfassender als die Begriffe Gebrauch und Betrieb. Es ergibt sich dies daraus, daß Ges. und VO. über den „Verkehr" mit Krfzgen erlassen sind und sowohl in Ges. wie in VO. Bestimmungen über Betrieb und Gebrauch enthalten sind. Was unter Verkehr im Sinne des Kraftfahrrechts zu verstehen ist, ergibt sich sowohl aus § 1 Ges. (Betrieb auf öffentlichen Wegen: Verkehr) wie auch aus den §§ 35 Satz 2 und 29 Satz 1 in Verbindung mit der Überschrift des Abschnitts D. des ersten Teils der VO. Hiernach ist Verkehr im Sinne des Kraftfahrrechts die bestimmungsgemäße Benutzung der öffentlichen Wege[77]). Ein auf einem geschlossenen Fabrikhof fahrendes Krfzg befindet sich demnach nicht in Verkehr, aber in Betrieb, eventuell auch in Gebrauch. Im Gegensatz zum Betrieb ist ein Krfzg auch dann im Verkehr, wenn sowohl Maschine wie Fahrzeug sich in Ruhe befinden, wenn das Krfzg z. B. auf einer öffentlichen Straße parkt. Ein solcher Zustand der Ruhe ist etwas dem Verkehr durchaus wesenseigenes[78]). Aus diesem Grunde konnte auch die auf das Ges. über den „Verkehr" mit Krfzgen gestützte VO. sowohl das Schleppen von Krfzgen durch Krfzge (bestimmungsgemäße Benutzung der

---

[75]) A. A. BayObLG. 5. 2. 1926, RevReg. I 521/25 (Gleichstellung der Begriffe Betrieb, Gebrauch, Verkehr) (siehe hierzu Peters in JW. 1926, 1997).

[76]) Müller 116, Peters JW. 1926, 1997; RG. 29. 1. 1929, DAR. 142; BayObLG. 5. 11. 1929, RevReg. I 659/29.

[77]) Ähnlich Hellingrath 21, Damm 25, Conrad St. 541, Galli 301, Heucke 137, Isaac 402, Müller 117; KG. 18. 2. 1929, RdK. 1930, 61.

[78]) Müller 117, BayObLG. 5. 11. 1929, I, 659/29.

öffentlichen Wege) auch vom Standpunkt des geschleppten Fahrzeugs in § 34 als auch den vorübergehenden Stillstand des Krfzgs in § 28 regeln [79]).

Die Bedeutung des Begriffs Verkehr liegt darin, daß sowohl Ges. wie VO. nur den Verkehr auf öffentlichen Wegen regeln; ein Krfzg, das sich nicht in Verkehr befindet, wird also von der Regelung des Ges. und der VO. nicht betroffen. (Eine scheinbare Ausnahme bildet § 25 Abs. 1 Ges., da hier nicht Gebrauchmachen von dem falsch gekennzeichneten Krfzg auf öffentlichen Wegen verlangt wird. Die „rechtswidrige Absicht" bezieht sich aber auf ein solches Gebrauchmachen; siehe unter S. 63.)

Ges. und VO. regeln den Verkehr auf „öffentlichen Wegen und Plätzen".

Unter Wegen und Plätzen sind nicht nur zu verstehen „Wege" und „Plätze", die im Sprachgebrauch als solche bezeichnet werden, sondern auch Straßen, wobei es keinen Unterschied macht, ob diese Straßen befestigt oder unbefestigt, Feld- oder Waldwege sind. Ebenso fallen unter „Wege und Plätze" auch Brücken und Durchgänge (§ 1 Ziff. 10 VO.), kurz alle Teile der Erdoberfläche, auf denen sich ein Verkehr von Fahrzeugen (nicht nur Krfzgen) abspielt. Die VO. braucht allerdings in ihren Bestimmungen nur den Ausdruck öffentliche „Wege". Es liegt aber hierin, wie sich § 1 Ziff. 10 VO. ergibt, kein Gegensatz zu dem Ausdruck des Ges. Diese Ausdrucksweise entstammt dem Bestreben nach Vereinfachung des Gesetzeswortlauts. Im folgenden ist daher auch die obige Begriffsbestimmung zugrundezulegen, wenn von „öffentlichen Wegen" die Rede ist.

Sehr bestritten ist die Frage, wann ein Weg als öffentlich im Sinne des Kraftfahrrechts anzusehen ist. Es lag nahe, den Begriff des öffentlichen Weges dem Verwaltungsrecht zu entnehmen, das für diesen Begriff eine einheitliche Bestimmung aufweist, dies vor allem, weil die meisten Vorschriften des Kraftfahrrechts polizeilicher Natur sind. Eine Meinung legt daher den verwaltungsrechtlichen Begriff des öffentlichen Wegs ihren Ausführungen zugrunde und bezeichnet als solche demgemäße Wege, die seitens des Staates

---

[79]) Müller a. a. O.; KG. 18. 2. 1929; Auto 360.

oder eines Gemeindeverbandes kraft Eigentums oder sonst eines privatrechtlichen Titels dem Gemeingebrauch gewidmet sind[80]).

Demgegenüber fußt die andere (heute herrschende) Meinung auf der für das Strafrecht anerkannten Begriffsbestimmung, nach der lediglich der Umstand die Öffentlichkeit oder Nichtöffentlichkeit eines Wegs entscheidet, ob der Weg dem öffentlichen Verkehr freigegeben, d. h. bestimmungsgemäß und tatsächlich dem Publikum, der Allgemeinheit ohne Beschränkung auf bestimmte Personenkreise zugänglich ist[81]).

Um zu einer gerechten Lösung zu kommen, wird man auf den Grundgedanken des Ges. zurückgreifen müssen. Der Sinn der Bestimmungen betr. die Verkehrsregelung des Ges. und der VO. ist in erster Linie ein sicherheitspolizeilicher, d. h. der Inhalt des Ges. und der VO. bezweckt den Schutz des Verkehrs gegen Gefährdung durch Krfzge. Die Gefährdung des allgemeinen Verkehrs ist aber nicht davon abhängig, ob ein Weg im Sinne des Verwaltungsrechts öffentlich ist oder nicht. Ein Krfzg ist gleichermaßen gefährlich, mag es sich auf einem verwaltungsrechtlich oder nur tatsächlich öffentlichen Wege bewegen. Es kann daher keinen Unterschied machen, ob ein Weg von der zuständigen Behörde dem Gemeingebrauch gewidmet ist oder nicht. Entscheidend ist vielmehr, ob der Verkehr an dem betr. Ort allgemein freigegeben oder bestimmten Beschränkungen unterworfen ist, denen zufolge die einschlägigen Örtlichkeiten nicht mehr für die Allgemeinheit, sondern nur für bestimmte Kreise offenstehen[82]).

Aus diesen Gründen ist der strafrechtlichen Ansicht der Vorzug zu geben. Hierfür spricht auch die Erwägung, daß die Sicherheitspolizei bei ihren Verwaltungsakten auch nicht nur auf die verwaltungsrechtlich öffentlichen Wege angewiesen ist, sondern den Schutz des Publikums auch auf verwaltungsrechtlich nichtöffentlichen Wegen ausüben muß.

---

[80]) Fleiner 366, Damm 27, Eger 7, Gordan 3, Krause 26, Schmid-Wagner 23, Seuffert 19, Waldeck 11.

[81]) Frank 287, RGSt. 33, 374; 40, 124; 42, 313; KG. 30. 1. 1925, HöchstRR. 1, 275; BayObLG. 1. 12. 1926, JW. 1433 ff.; Conrad St. 540, Galli 804, Heucke 7, Höpfel 14, Isaac 33, Kirchner 21, Lechner 14, Müller 120, Neukirch 19, Oberländer 383, Weitz I 2; BayObLG. 5. 2. 1929, DAR. 222.

[82]) Weitz Taschb. 38, Grau 2.

Ein Weg kann auch nur vorübergehend ein öffentlicher sein, z. B. ein Schießhausplatz für die Dauer des Vogelschießens (RG. Rechtspr. 6, 149), ein See, solange er zugefroren ist und ein Verkehr auf ihm stattfindet.

III. Besonderer Teil.
Die einzelnen Strafbestimmungen.

A.

§ 6. Die Rechtsnatur der einzelnen Delikte. Anwendbarkeit allgemeiner Vorschriften des StGBs.

Bei den nunmehr zu behandelnden einzelnen Delikten des 3. Abschnitts des Gesetzes handelt es sich um sog. Polizeidelikte, d. h. die Bestimmungen dieses Abschnittes stellen Normen auf, deren Beachtung nach der Erfahrung des Verkehrslebens die Vermeidung von Belästigungen und Gefährdungen gewährleisten soll. Diese Vorschriften sind daher überwiegend vorbeugender Natur und bestimmen des näheren die im Kraftfahrzeugverkehr erforderliche Sorgfalt, ohne natürlich dem Einzelfall Rechnung tragen zu können.

Die Feststellung der Tatsache, daß es sich bei den Delikten des 3. Abschnitts des Krfzggesetzes um Delikte polizeilicher und nicht krimineller Natur handelt, ist wegen der Schuldfrage von Bedeutung. Nach herrschender Lehre ist auch bei den Polizeidelikten Verschulden erforderlich, allerdings genügt bereits Fahrlässigkeit[1]).

Es gilt auch hier der Grundsatz: Keine Strafe ohne Schuld. Dieselben strafrechtlichen Grundsätze, die im Allgemeinen Teil des Strafgesetzbuchs normiert sind, gelten auch für die Strafvorschriften des Krfzggesetzes, da dieses bez. des 3. Abschnitts als Nebengesetz zum StGB. anzusehen ist. Es gelten also die Vorschriften des Allgemeinen Teils des Strafgesetzbuchs nicht nur analog, sondern sie sind direkt auf die Vorschriften der §§ 21 ff. Ges. anwendbar.

Daraus ergibt sich, daß eine Zuwiderhandlung gegen § 21 Ges. eine Übertretung darstellt, während Delikte gegen die §§ 22 – 25 Ges. als Vergehen anzusehen sind. Der Versuch einer Übertretung des § 21 Ges. ist gemäß § 43 StGB.s straflos, ebenso ein solcher

---

[1]) Siehe Frank 360 und die dort Zitierten.

gegen die §§ 22—25, da dort nicht ausdrücklich oder stillschweigend der Versuch für strafbar erklärt wird. Ebenso sind im Rahmen der Regelung des Strafgesetzbuchs die Vorschriften über Teilnahme, Irrtum etc. anwendbar.

Keine Strafe ohne Schuld. Dieser Grundsatz ist für das Kraftfahrrecht allgemein anerkannt[2]) ebenso wie die Meinung, daß zur Strafbarkeit nach den Vorschriften des Ges. außer Vorsatz auch Fahrlässigkeit genügt, sofern die Strafbarkeit nicht ausdrücklich oder stillschweigend auf Vorsatz beschränkt ist[3]). Da Polizeidelikte außer Übertretungen auch Vergehen sein können, so herrschende Meinung, gilt dieser Grundsatz auch für Zuwiderhandlungen gegen die als Vergehen anzusehenden §§ 22—25 Ges.

Unter Fahrlässigkeit ist die Außerachtlassung der im Verkehr erforderlichen Vorsicht (und auch Voraussicht)[4]) zu verstehen. Daraus folgt, daß ein Verhalten, das den polizeilichen Vorschriften entspricht, nicht immer als Entschuldigung gewertet werden kann, wenn trotzdem ein nach den allgemeinen Strafgesetzen zu beurteilender Erfolg durch das Krfzg herbeigeführt wird. Im Gegenteil kann sogar ein den Polizeigesetzen zuwiderlaufendes Handeln durch die Umstände des Falles im einzelnen geboten sein[5]).

B. Zuwiderhandlungen des Halters gegen die Bestimmungen betr. Zulassung des Krfzgs.

§ 7. § 23 Abs. 2 Ges.

Die Sicherheit des Verkehrs erfordert es, daß im öffentlichen Verkehr nur Krfzge verwendet werden dürfen, welche ordnungsgemäß von der zuständigen Behörde zugelassen sind. Die Strafe des § 23 Ges. trifft in erster Linie den Führer eines nicht zugelassenen Krfzgs, während aber auch nach Abs. 2 der Halter strafbar ist,

---

[2]) Conrad St. 561, Eger 476, Galli 312, Gordan 159, Heucke 141, Höpfel 433, Isaac 406, Lechner 115, Neukirch 205, Oberländer 394, Seuffert 89.

[3]) Außer den unter [1]) genannten noch Müller 425, Waldeck 163, Hellingrath 27, RGSt. 49, 116.

[1]) Oberländer 259, Weitz Taschb. 287.

[5]) Isaac 402, Oberländer 163; RG. 21. 9. 1925, RdK. 1926, 24.

wenn er vorsätzlich oder fahrlässig den Gebrauch eines nicht zum Verkehr zugelassenen Krfzgs auf öffentlichen Wegen oder Plätzen gestattet.

§ 1 Abs. 1 Ges. bestimmt, daß Krfzge, die auf öffentlichen Wegen in Betrieb gesetzt werden sollen, von der zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen sein müssen, insoweit nicht vom Reichsverkehrsminister Ausnahmen bestimmt sind. Hier wird also die Inbetriebsetzung, in § 23 Ges. das Führen bzw. Gestatten des Gebrauchs eines zulassungspflichtigen, jedoch nicht zugelassenen Krfzgs verboten. Beide Verbote bestehen allerdings nur unter der Voraussetzung, daß eine Zulassung des Krfzgs noch nicht erfolgt ist bzw. nicht mehr vorhanden ist. Die erfolgte Zulassung beseitigt das Verbot. Es handelt sich demnach um eine „Polizeierlaubnis“ [6]) oder auch „Polizeiverbot mit Erlaubnisvorbehalt“ [7]). Diese Polizeierlaubnis schafft kein neues Recht. Sie stellt lediglich fest, daß gegen die Inbetriebsetzung des Krfzgs keine polizeilichen Hindernisse vorliegen. Es wird eine Befugnis verliehen, aber kein durch die Zulassung erworbenes Betriebsrecht [8]). Es folgt dies aus § 35 VO., wo bestimmt wird, daß die Polizeibehörde ein den Vorschriften der VO. nicht entsprechendes Krfzg trotz erfolgter Zulassung vom Verkehr ausschließen kann, mag auch der betr. Fehler schon zur Zeit der Zulassung vorhanden, aber übersehen worden sein.

Welche Fahrzeuge zulassungspflichtig sind, ergibt sich aus der VO. (also nicht die in § 2 Abs. 4 VO. aufgezählten Krfzge; auch nicht Kleinkrafträder, da sie nicht Krfzge darstellen. Für sie gelten die besonderen Bestimmungen, § 27 Ges. und §§ 47 ff. VO. § 23 Ges. findet auf sie daher keine Anwendung). Aus den Worten „die in Betrieb gesetzt werden sollen“ in § 1 Abs. 1 Ges. folgt, daß die Zulassung der Inbetriebnahme auf öffentlichen Wegen vorhergehen muß [9]). Die Absicht des Eigentümers, Halters etc., das Krfzg nicht auf öffentlichen Wegen zu benutzen, ist für die Zulassung unerheblich. Es entscheidet allein, ob das Krfzg auf öffentlichen Wegen

---

[6]) So Fleiner 410.

[7]) So Otto Mayer, Deutsches Verwaltungsrecht I 3, § 22.

[8]) A. A. Eger 7, Gordan 3, Höpfel 14, Heucke 7, Kirchner 29.

[9]) Damm 29, Höpfel 15, Müller 126.

in Betrieb gesetzt wird oder nicht[10]). Der Zweck der Inbetriebsetzung ist ebenfalls belanglos[11]).

Während früher die Zulassung der Krfzge den Polizeibehörden übertragen war, ist sie jetzt in die Hände der höheren Verwaltungsbehörden gelegt; diesen Behörden liegt auch die Listenführung und die Zuteilung der Kennzeichen ob. Die Polizeibehörden sind jetzt nur noch mit der „technischen Abnahme" der Fahrzeuge und der Abstempelung der Kennzeichen befaßt. Die vielfach vertretene Ansicht, daß die polizeiliche Abnahme eines Fahrzeugs Halter und Führer für etwaigen Ordnungswidrigkeiten entbinde, ist rechtsirrtümlich[12]). Auf alle Fälle ist der Führer, auch wenn er nicht zugleich Halter ist, nicht nur für die Bedienung, sondern auch für die Beschaffenheit des von ihm gesteuerten Krfzgs verantwortlich. Von dieser Verantwortung wird er durch die polizeiliche Abnahme nicht enthoben.

Die Stellung des Antrags auf Zulassung ist Sache des Eigentümers (§ 5 Abs. 1 Satz 1 VO.). Unterlassung ist strafbar (§ 21 Ges.)[13]). Wer Eigentümer ist, beurteilt sich ausschließlich nach bürgerlichem Recht. Dies gilt auch bei Eigentumsvorbehalt[14]).

Die Zulassung muß, um rechtsgültig zu sein, durch die örtlich und sachlich zuständige Behörde erfolgen. Sachlich zuständig ist die höhere Verwaltungsbehörde, örtlich diejenige, die für den Wohnsitz des Eigentümers zuständig ist. Wohnort in diesem Sinne ist nur der tatsächliche Wohnort (bei juristischen Personen der Sitz der Verwaltung), nicht der Wohnsitz im Sinne des § 7 BGB.[15]). Ist die zulassende Behörde sachlich oder örtlich unzuständig, so ist die Zulassung rechtsunwirksam[16]). Welche Behörde unter „höhere Verwaltungsbehörde" zu verstehen ist, bestimmt die oberste Landesbehörde (§ 45 Abs. 1 Satz 1 VO.).

Sehr strittig ist die Frage, wann die Zulassung des Krfzgs als erfolgt anzusehen ist. Es läßt sich bei der Entscheidung dieser Frage

---

[10]) Isaac 34, Krause 26.
[11]) Isaac 34, Kirchner 22, Krause 26.
[12]) BayObLG. 16. 11. 1926, RevReg. I 554/26.
[13]) Isaac 34.
[14]) BayObLG. 9. 7. 1926, RdK. 1926, 101.
[15]) Höpfel 17, Oberländer 572.
[16])) Eger 7, Isaac 35.

weder in der Literatur noch Judikatur eine vorherrschende Meinung feststellen.

Für den Zeitpunkt der Zulassung kommen folgende Bestandteile des Zulassungsaktes in Frage:

1. die Entscheidung über den Antrag[17]),
2. die Mitteilung derselben an den Antragsteller[18]),
3. die Ausstellung der Zulassungspapiere[19]),
4. deren Aushändigung[20]),
5. die Abstempelung des Kennzeichens[21]).

Der wichtigste Bestandteil des Zulassungsaktes ist ohne Zweifel die Entscheidung der höheren Verwaltungsbehörde über das Zulassungsgesuch. Die aktenmäßige Niederschrift allein wird allerdings nicht die Zulassung nach außen wirksam werden lassen, sondern erst die Mitteilung von der erfolgten Zulassung an den Antragsteller. Daß die Ausstellung der Zulassungspapiere nicht die Zulassung selbst bedeutet, sondern nur einen technisch notwendigen Bestandteil des Zulassungs*verfahrens* darstellt, folgt aus den Anfangsworten des § 6 Abs. 2 Satz 2 VO., wo bestimmt wird, daß „im Falle der Zulassung" das Fahrzeug in eine Liste einzutragen, dem Fahrzeug ein Kennzeichen zuzuteilen ist etc. Daraus, was § 6 Abs. 2 Satz 1 vorschreibt, was *nach* erfolgter Zulassung zu geschehen hat, ergibt sich, daß die Ausstellung der Zulassungspapiere, deren Aushändigung und die Abstempelung des Kennzeichens nur noch Folgen dieser Zulassungsentscheidung sind, diese Akte somit nicht die Zulassung selbst darstellen. Die Ausstellung der Zulassungspapiere hat demnach nicht konstitutive, sondern deklaratorische Wirkung. Die Abstempelung des Kennzeichens hat nach dem Sinn des Gesetzes nicht den Zweck, festzustellen, ob die Erfordernisse der §§ 3 ff. in vollem Umfang gegeben sind, sondern dieses Abstempelungsverfahren dient nur der Feststellung der Identität des zugelassenen und des vorgeführten Krfzgs und ferner dem

---

[17]) Isaac 35, Lechner 210.

[18]) Müller 124, Oberländer 576, Wunderer 35.

[19]) Heucke 6.

[20]) Conrad 541, Grau 101, Kirchner 28; OLG. Kiel, 20. 6. 1925, HöchstRR. 26, 67.

[21]) Becker 49, Höpfel 21, Weitz I 160.

Zweck, festzustellen, ob das Kennzeichen sich in dem durch die Vorschriften der §§ 8—11 VO. gebotenen Zustand befindet. Daß dieses Abstempelungsverfahren nicht die Zulassung selbst darstellt, ergibt sich ferner daraus, daß dieses Verfahren nicht den „höheren Verwaltungsbehörden" vorbehalten ist und in praxi immer vor den unteren Behörden stattfindet.

Durch die erfolgte Zulassung des Krfzgs wird festgestellt, daß zur Zeit der Zulassung keine Bedenken gegen die Inbetriebnahme des Krfzgs auf öffentlichen Wegen bestehen. Es wird also durch die Zulassung nur der Tatbestand zur Zeit der Zulassung, nicht auch eines späteren Termins festgestellt.

Die einmal erfolgte Zulassung tritt ohne Mitwirkung der Zulassungsbehörde außer Kraft und zwar automatisch in folgenden Fällen:

1. bei Änderung der Art des Antriebs, bei Einbau einer stärkeren Maschine oder eines stärkeren Motors, einer in ihrer Bauart oder Übersetzung veränderten Bremse oder Lenkvorrichtung; § 6 Abs. 3 Satz 2 VO.;

2. nach Ablauf der von der Behörde gemäß § 41 Abs. 1 Satz 2 VO. gesetzten Frist;

3. bei Verzicht auf weitere Verwendung des Krfzgs mit Ablieferung der Zulassungsbescheinigung gemäß § 6 Abs. 5 VO.[22]).

Die einmal erfolgte Zulassung kann ferner durch die höhere Verwaltungsbehörde jederzeit wieder rückgängig gemacht werden, wenn ein Krfzg den Anforderungen der VO. nicht mehr entspricht (§ 35 Satz 2 VO.). Es ist allerdings streitig, ob diese „Ausschließung vom Befahren öffentlicher Wege" die erfolgte Zulassung aufhebt, so daß das Krfzg als nicht zugelassen gilt[23]), oder ob diese Ausschließung die Zulassung nur aufhebt, solange der gerügte Mangel nicht behoben ist[24]). Herrschende Meinung und in praxi anerkannt ist die erstere Ansicht. Die weitere Verwendung des Fahrzeugs wird folgerichtig von einer erneuten Zulassung abhängig gemacht, während Müller (767) annimmt, daß nach erfolgter Behebung

---

[22]) Kirchner 29, Lechner 125, Oberländer 584. A. A. Müller 484 (schon mit Eingang der Verzichterklärung bei der Behörde).

[23]) Galli 803, 815, Heucke 7, Höpfel 34, Isaac 461, Kirchner 341, Lechner 15, 125, 348, Oberländer 581, 584, Seuffert 20, Weitz I 160, Wunderer 35.

[24]) Müller 767, Hellingrath 30.

des Mangels das Fahrzeug als wieder zugelassen anzusehen sei, ohne daß es einer erneuten Zulassung bedürfe. Diese Auslegung ist wohl abzulehnen. Schon die aus dieser Einstellung gezogene Schlußfolgerung, daß der Eigentümer im Falle eines solchen Wiedergebrauchs auf eigene Gefahr handelt, wenn er das Fahrzeug als nunmehr wieder vorschriftsmäßig ansieht und gebraucht, muß zur Ablehnung dieser Ansicht führen. Wer ein solches vom Befahren öffentlicher Wege ausgeschlossenes Fahrzeug führt, macht sich eines Vergehens nach § 23 Ges. schuldig, während es sich nach der Ansicht von Müller nur um eine Übertretung im Sinne des § 21 Ges. handeln könnte, demnach der Halter als solcher straflos ausginge, sofern er sich nicht als Anstifter oder Teilnehmer schuldig machte.

Zuständig zur Ausschließung eines Krfzgs ist jede höhere Verwaltungsbehörde, in deren Bezirk sich das Krfzg gerade befindet. Die Behörde, die das Fahrzeug zugelassen hat, ist zwecks Berichtigung ihrer Zulassungsliste zu benachrichtigen[25]).

Vor der Neufassung der VO. vom 28. Juli 1926 war streitig, ob durch Wohnorts- bzw. Eigentumswechsel (§ 6 Abs. 4, 6 VO.) die Zulassung als solche berührt wird. Heute kann nach der Fassung des § 6 VO. kein Zweifel mehr bestehen, daß die Zulassung als solche nicht berührt wird. Es ist in diesen Fällen nur mehr die Erteilung einer neuen Zulassungsbescheinigung zu beantragen[26]). Die Begründung zur Novelle führt hierzu aus:

> „Die Neuregelung ist erfolgt, weil es nicht angezeigt erschien, bei einem Wohnortwechsel des Eigentümers von einer erneuten Zulassung zu sprechen, da die von der früheren höheren Verwaltungsbehörde verfügte Zulassung für das ganze Reich gilt."

Im Falle der Wohnortverlegung bzw. des Eigentumswechsels macht sich der Eigentümer des Krfzgs demnach einer Übertretung des § 21 Ges. schuldig i. V. mit § 6 Abs. 4, 6 VO., wenn er nicht die Erteilung einer neuen Zulassungsbescheinigung beantragt. Eine Bestrafung aus § 23 Ges. kommt hier nicht in Frage[27]). Es handelt sich hier um eine polizeiliche Ordnungsvorschrift, die das Ziel verfolgt, den höheren Verwaltungsbehörden eine richtige Listenführung

[25]) Lechner 348.

[26]) A. A. nur Lechner 125.

[27]) Kirchner 340; OLG. Karlsruhe 15. 1. 1922, Bad. Rechtspr. 14, 64.

zu ermöglichen, nicht um eine polizeiliche Sicherheitsvorschrift zum Schutze des Publikums.

Ein Fahrzeug gilt ferner als nicht zugelassen, wenn es bisher ein Probefahrtkennzeichen hatte und nunmehr nach Verkauf des Fahrzeugs Antrag auf endgültige Zulassung gemäß § 41 Abs. 4 VO. zu stellen ist.

Anhängewagen fallen nicht unter die Bestimmung des § 23 Ges., weil das Mitführen eines solchen keiner Zulassung bedarf. Das Mitführen von mehr als einem Anhänger ohne polizeiliche Genehmigung ist nur gemäß § 21 Ges. i. V. mit § 32 Abs. 5 VO. strafbar.

§ 23 Abs. 1 Ges. wendet sich an denjenigen, der auf öffentlichen Wegen ein Krfzg führt, das nicht von der zuständigen Behörde zum Verkehr zugelassen ist. Dagegen wendet sich Abs. 2 ausdrücklich an den Halter des Krfzgs, der den Gebrauch eines solchen Fahrzeugs im öffentlichen Verkehr gestattet. Es ist hier die Rede von „Gestatten des Gebrauchs". Die herrschende Meinung sieht den Begriff Gebrauch in Abs. 2 des § 23 Ges. für gleichbedeutend mit Betrieb an. Zu einer derartigen Gleichstellung liegt m. E. kein Anlaß vor, da in praxi beide Anschauungen meistens zum selben Ergebnis führen werden, da die Begriffe Betrieb und Gebrauch weitgehend dasselbe bedeuten.

Nach Abs. 1 § 23 Ges. ist strafbar das „Führen", nach Abs. 2 das Gestatten des „Gebrauchs". Führen im Sinne dieses Paragraphen liegt vor, wenn das Fahrzeug unter Entfaltung der ihm eigenen Kraft in Bewegung gesetzt wird, bzw. das Fahrzeug zum Zwecke der Bewegung in Betrieb gesetzt wird (siehe oben S. 58 ff.). Ein Gebrauch des Fahrzeugs liegt ohne Zweifel nur dann vor, wenn das Fahrzeug seinem Zweck entsprechend zur Fortbewegung benützt wird. Das Inbetriebsetzen des Motors allein würde lediglich den Beginn der Ausführung des beabsichtigten Vergehens enthalten (Versuch), der aber als solcher mangels einer ausdrücklichen Bestimmung (§ 43 StGB.) nicht strafbar wäre[28]).

Unter Gestatten des Gebrauchs ist nicht nur die ausdrückliche Erlaubniserteilung zum Gebrauch zu verstehen, sondern auch stillschweigendes Dulden und Nichthinderung des Gebrauchs[29]). Die

[28]) Lechner 124. A. A. Conrad Taschb. 78.

[29]) Eger 503, Gordan 169, Höpfel 465, Isaac 419, Krause 213, Lechner 126, Oberländer 584, Weitz 161.

reine Ermöglichung des Gebrauchs genügt allerdings nicht. Daher macht fahrlässige Verwahrung des Krfzgs, auf Grund deren ein Gebrauch möglich ist, nicht strafbar [30]). Zu einer Ermöglichung des Gebrauchs muß noch eine subjektive Beziehung hinzukommen. Der Halter muß bei Anwendung der im Verkehr erforderlichen Sorgfalt die Möglichkeit einer Benutzung des Krfzgs auf öffentlichen Wegen vorhersehen können [31]).

Das Gesetz läßt seinem Wortlaut nach den Halter schon strafbar werden, wenn er den Gebrauch „gestattet". Nach herrschender Meinung [32]) ist Strafbarkeit aber erst gegeben, wenn auf Grund der (ausdrücklichen oder stillschweigenden) Gestattung ein Gebrauch wirklich stattfindet. Die von Hellingrath (32) vertretene Ansicht, schon das Gestatten mache strafbar, legt zu sehr Wert auf die genaue Auslegung des Wortlauts des Ges. Eine Gefährdung der Verkehrssicherheit, deren Sinn die Strafbestimmung des § 23 Ges. ist, tritt erst mit dem tatsächlichen Gebrauch des Fahrzeugs ein, nicht schon mit dem, meistens nach außen hin gar nicht erkennbaren, Gestatten eines Gebrauchs.

In Abs. 2 ist der Halter ausdrücklich für strafbar erklärt, auch wenn er nur fahrlässig handelt, z. B. fahrlässig das Krfzg für zugelassen hält [33]), während in Abs. 1 über das Schuldmoment nichts gesagt ist, woraus man folgern könnte, hier sei nur vorsätzliches Handeln mit Strafe bedroht. Aber auch für Abs. 1 genügt Fahrlässigkeit [34]); daß dies nur bei Abs. 2 ausdrücklich gesagt ist, beruht darauf, daß man hier die Verantwortlichkeit des Halters auch für Fahrlässigkeit klarstellen wollte. Der Halter sollte nämlich nach dem Regierungsentwurf in den Fällen des folgenden § 24 nur für Wissentlichkeit haften. Die Reichstagskommission dehnte auch dort die Haftung auf Fahrlässigkeit aus und übersah hierbei, daß durch die Änderung des Textes scheinbar die Verantwortlichkeit des Führers auf vorsätzliche Zuwiderhandlung eingeschränkt wurde. Es

---

[30]) Heucke 147, Kirchner 342. A. A. Gordan 169.

[31]) Galli 816, ähnlich Hellingrath 32, Höpfel 466. A. A. Gordan 169.

[32]) Eger 503, Höpfel 466, Galli 815, Isaac 419, Lechner 126, Müller 456.

[33]) Eger 503, Gordan 169, Heucke 147, Höpfel 465, Isaac 420, Krause 218, Seuffert 93. A. A. Neukirch 213.

[34]) Hallbauer, Höpfel 465, Krause 218, Müller 455, Oberländer 584, Weitz I 161. A. A. Eger 503, Gordan 170, Neukirch 213.

bestand aber bei der Schaffung des Gesetzes Einigkeit darüber, daß der Führer auch für Fahrlässigkeit haften solle (siehe aber RGSt. 30, 356).

Die Strafbarkeit des Halters ist unabhängig von der des Führers. Es kann also wohl der Halter bestraft werden, wenn der Führer straflos bleibt. Es ist aber denkbar, daß mit einem Vergehen aus Abs. 2 Anstiftung oder Beihilfe zu einem solchen aus Abs. 1 konkurriert. Es handelt sich hier nicht um Gesetzeskonkurrenz, da sich die Tatbestände des Abs. 1 und Abs. 2 nicht begriffsnotwendig decken. Im einen Fall ist das Führen, im andern Fall das Gestatten des Gebrauchs für strafbar erklärt [35]).

Der Begriff der Gebrauchsgestattung setzt in subjektiver Beziehung ferner noch voraus, daß der Wille des Halters nicht einem Gebrauch des Krfzgs entgegensteht. § 23 findet daher niemals Anwendung, wenn das Krfzg ohne oder gegen den Willen des Halters im öffentlichen Verkehr verwendet wird [36]).

Zusammentreffen von § 23 Ges. mit andern Bestimmungen. Wichtig ist hier vor allem das Verhältnis des § 23 zu § 21 Ges. § 21 bestraft denjenigen, der den zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen erlassenen polizeilichen Vorschriften über den Verkehr mit Krfzgen zuwiderhandelt, und zwar stellt sich eine Zuwiderhandlung nach § 21 Ges. als Übertretung dar. Solche polizeiliche Vorschriften über den Verkehr mit Krfzgen sind auch die §§ 22—25 Ges. Sie regeln spezielle, aus der umfassenden allgemeinen Regelung des § 21 herausgehobene Tatbestände, und sind demgemäß gegenüber § 21 leges speziales. Insoweit entfällt daher die Anwendbarkeit des § 21 Ges. Daneben allerdings kann § 21 ideell oder reell (§§ 73, 74 StGB.s) konkurrieren.

Ideal- und Realkonkurrenz ist ferner möglich mit Vorschriften des StGB.s, wie z. B. fahrlässiger Tötung, Körperverletzung etc. (§§ 222, 230 usw.). Ebenso können die Vergehen der §§ 22—25 untereinander sowohl sachlich wie einheitlich zusammentreffen.

---

[35]) Isaac 419, Kirchner 341, Krause 219, Waldeck 133. A. A. Gordan 169, Höpfel 466, Neukirch 213.

[36]) Weitz Taschb. 57.

C. Zuwiderhandlungen des Halters gegen die Bestimmungen betr. Führerscheinzwang.

§ 8. § 24 Abs. 2 Ges.

Nach § 24 Abs. 2 wird der Halter eines Krfzgs bestraft, wenn er vorsätzlich oder fahrlässig eine Person zur Führung des Krfzgs bestellt, die sich nicht durch einen Führerschein ausweisen kann oder der die Fahrerlaubnis entzogen ist.

Die Vorschrift des § 24, sowohl Abs. 1 wie 2, soll bewirken, daß nur solche Personen ein Krfzg im öffentlichen Verkehr führen, die zur Führung eines solchen Krfzgs befähigt sind und dies durch eine behördliche Prüfung nachgewiesen haben (§§ 2 ff. Ges.). Solange ein Krfzg von einer nicht im Besitz eines Führerscheins befindlichen Person auf nichtöffentlichen Wegen geführt wird, besteht für die Sicherheit des öffentlichen Verkehrs keinerlei Gefahr. Es liegt daher in diesem Fall kein Grund für die Polizei vor, einzuschreiten. Daher ist auch in § 24 zu ergänzen „auf öffentlichen Wegen und Plätzen“ [37]).

Ebenso wie Krfzge einer Erlaubnis bedürfen, damit sie im öffentlichen Verkehr benützt werden können, muß auch derjenige, der ein Krfzg führen will, sich eine Erlaubnis beschaffen (§ 2 Ges.). Zu diesem Zweck muß sich der Führer einer Fahrprüfung unterziehen. Die Ortspolizeibehörde hat dabei zu prüfen, ob gegen den Antragsteller Tatsachen vorliegen, die ihn als ungeeignet zur Führung von Krfzgen erscheinen lassen (§ 2 Ges., § 14 VO.). Einige Beispiele von solchen Tatsachen finden sich in der „Anweisung über die Prüfung der Führer von Krfzgen“, Ziff. I A. Die Entscheidung, ob die vorliegenden Tatsachen den Antragsteller als zum Führen von Krfzgen ungeeignet erscheinen lassen, steht, wie überhaupt die Erteilung der Fahrerlaubnis, den höheren Verwaltungsbehörden zu. Örtlich zuständig ist die Verwaltungsbehörde des Wohnorts des Antragstellers oder des Ortes, wo derselbe den Fahrdienst erlernt hat. Wohnort im obigen Sinne ist nicht der Wohnort des § 7 BGB., sondern der tatsächliche Wohnsitz. Auch hier ist wie bei der Zulassung des Krfzgs die erteilte Erlaubnis ungültig, wenn sie von einer unzuständigen Behörde erteilt wurde.

---

[37]) Conrad St. 568.

Die Rechtsnatur der Zulassung zur Führung eines Krfzgs ist dieselbe wie die Zulassung des Krfzgs zum öffentlichen Verkehr, eine „Polizeierlaubnis“ (siehe oben S. 81).

Dem Führerschein gleichgestellt ist der „Internationale Fahrausweis“ und das ausländische Führerzeugnis[38]) (IntVO. §§ 7, 10 c).

Diese Polizeierlaubnis ist allerdings insofern beschränkt, als die Erlaubnis nicht generell zum Führen von Krfzgen ermächtigt, sondern nur für eine bestimmte Klasse von Krfzgen. Bez. der Klassen von Krfzgen, für die der Führer keine Fahrerlaubnis hat, ist er nicht zur Führung berechtigt. Er macht sich nach § 24 Abs. 1 strafbar, wenn er trotzdem ein Krfzg einer solchen Klasse führt.

§ 24 Abs. 2 erklärt den Halter für strafbar, wenn er eine Person vorsätzlich oder fahrlässig „bestellt oder ermächtigt“. Der Entwurf wollte nur die wissentliche Bestellung oder Ermächtigung bestrafen. In der Kommission wurde aber dafür vorsätzlich oder fahrlässig gesetzt[39]). Eine Bestellung oder Ermächtigung liegt vor, je nachdem, ob der Halter die Übernahme der Führung des Krfzgs anordnet oder ob er sie nur duldet. Die Bestellung wird sich in der Regel so vollziehen, daß Halter und Führer einen Vertrag schließen[40]). Ein ausdrücklicher Vertrag ist aber nicht nötig. Eine Bestellung liegt dann vor, wenn der Halter dem Führer die Leitung des Fahrzeugs ausdrücklich überträgt[41]). In dem Wort „bestellt“ liegt es, daß der Halter in nach außen erkennbarer Weise seinen Willen kundgibt, der dahin geht, daß der Führer die Führung des Krfzgs übernehmen soll.

Der Ausdruck der Ermächtigung umfaßt im großen ganzen dasselbe wie der Ausdruck Bestellen. Nur geht Ermächtigung insofern darüber hinaus, als der Halter die Führung des Krfzgs durch einen Nichtberechtigten auch stillschweigend dulden kann, während bei der Bestellung der Wille des Halters nach außen sichtbar in Erscheinung tritt[42]). Auch die Duldung hat allerdings zur Voraussetzung, daß beim Halter ein auf die Übernahme der Führung durch

---

[38]) Lechner 129, Seuffert 94.

[39]) Komm. B. 43.

[40]) Eger 508, Lechner 131, Seuffert 95.

[41]) Höpfel 472, Krause 222, Neukirch 216.

[42]) Eger 508, Gordan 172, Kirchner 346, Isaac 424, Müller 473, Neukirch 216, Oberländer 87, Weitz I 165.

den Führer gerichteter Wille vorhanden ist. Im Gegensatz zur Bestellung genügt aber zur Ermächtigung eine stillschweigende Billigung der Führung durch den Halter[43]). Wenn das Fahrzeug ohne Wissen und Willen des Halters von dem Führer geführt wird (sog. Schwarzfahrt), liegt mangels Wissen des Halters keine Billigung und damit auch keine Ermächtigung vor[44]). Auch fahrlässige Verwahrung des Krfzgs, so daß der Halter mit der Führung durch einen Unberechtigten rechnen mußte, genügt nicht zur Bestrafung[45]).

Der Halter wird bestraft, wenn er eine Person ermächtigt, „die sich nicht durch einen Führerschein ausweisen kann oder der die Fahrerlaubnis entzogen ist". In § 24 Abs. 1 Ziff. 1 spricht das Ges. von demjenigen, der keinen Führerschein „besitzt", während es in Abs. 2 den Ausdruck „nicht ausweisen kann" gebraucht. Es kann zweifelhaft sein, ob der Ausdruck „besitzen" im Sinne des Bürgerlichen Rechts § 854 ff. zu verstehen ist. Da § 24 Abs. 1 Ziff. 2 den Fall betrifft, daß dem Führer die ihm erteilte Fahrerlaubnis wieder entzogen ist, liegt es nahe, die Regelung in Nr. 1 auf den Fall zu beziehen, daß der Führer überhaupt noch keinen Führerschein erhalten hat[46]). Richtiger erscheint die andere Ansicht, die vor allem im Hinblick auf die Ausweispflicht in § 2 Abs. 2 das Besitzen im Sinne des bürgerlichen Rechts auffaßt. Demgemäß ist der Führer nicht nur dann strafbar, wenn er überhaupt noch keinen Führerschein erhalten hat, sondern auch dann, wenn er trotz der erteilten Fahrerlaubnis nicht mehr die tatsächliche Gewalt über den Führerschein hat, z. B. weil er ihn verloren hat, er ihm gestohlen wurde usw.[47]). Das Gesetz legt Wert darauf, daß eine deutliche, nach außen hin dokumentierte Berechtigung vorhanden ist, aus welchem Grunde es eine zwar vorhandene, aber nicht in dieser Weise deutliche Fahrerlaubnis unbeachtet lassen will. Für diese Ansicht spricht auch der Wortlaut des Gesetzes, denn zur Zeit der Fassung des Gesetzes bestand das BGB. und mit ihm die feste Begriffsbestimmung des Besitzes schon längst. Das Gesetz

---

[43]) Höpfel 472, Krause 222, Müller 473.

[44]) Lechner 132.

[45]) Kirchner 346. A. A. Eger 509.

[46]) Hellingrath 36, Heucke 120, Kirchner 343, Seuffert 95.

[47]) Conrad Taschb. 31, Isaac 422, Lechner 128, Müller 474; KG. 24. 6. 1913, DJZ. 1913, 1079; JW. 1926, 2768; DRZ. 1926, 283.

hätte anders lauten müssen, wenn man der ersteren Ansicht beistimmen wollte, etwa: „ohne einen Führerschein erhalten zu haben“ oder „ohne die Fahrerlaubnis zu besitzen“ [48]). Der Besitz des Führerscheins ist aber etwas anderes als der Besitz der Fahrerlaubnis; man kann dem klaren Wortlaut des Gesetzes keine Gewalt antun, zumal doch § 2 Abs. 2 ausdrücklich bestimmt, daß der Nachweis der Erlaubnis durch den Schein zu erbringen ist. Es wäre sonst auch Ziff. 2 überflüssig, denn, wem die Fahrerlaubnis entzogen ist, der besitzt eben keine, und wäre daher nach Ziff. 1 strafbar.

Wer im Besitze eines Führerscheins ist, denselben aber nicht vorweisen kann, ist nur nach § 21 Ges. i. V. mit § 15 Abs. 1 VO. strafbar [49]). Ebenso ist straflos, wer ohne sein Verschulden von dem Nichtbesitz des Führerscheins keine Kenntnis hat, z. B. weil er ihn verloren und den Verlust noch nicht bemerkt hat.

Die verschiedene Ausdrucksweise des Ges. in Abs. 1, „besitzen“, und in Abs. 2, „ausweisen können“, ist absichtlich gewählt worden. Auf keinen Fall sollen die beiden Ausdrücke dasselbe bedeuten [50]). Daß der Führer sich ausweisen muß, beruht auf folgender Erwägung: Der Halter soll sich nicht auf die Aussage des Führers verlassen, daß er im Besitze eines Führerscheins sei, sondern soll sich durch den Augenschein vom Besitz dieses Papieres überzeugen [51]).

Der Halter macht sich aber nicht schon dadurch strafbar, daß er nicht den Nachweis der Fahrerlaubnis verlangt, sondern erst dann, wenn der Führer keinen Führerschein besitzt und der Halter einen solchen Schein auch nicht verlangt hat. Die Ausdrucksweise „nicht ausweisen kann“ im Gegensatz zu „besitzen“ erweckt den Anschein, als ob der Halter strafbar wäre, wenn der Führer nicht in der Lage ist, sich in dem Augenblick, wo der zuständige Beamte seine Papiere prüfen will, durch den Führerschein den Besitz der Fahrerlaubnis nachzuweisen. Das „Ausweisen“ bezieht sich offenbar nicht auf das Ausweisen gegenüber dem zuständigen Beamten, sondern auf den Nachweis des Besitzes der Fahrerlaubnis gegenüber

---

[48]) Isaac 422.

[49]) Conrad Taschb. 80, Isaac 422, Lechner 128, Müller 463, Oberländer 190, Weitz I 163. BayObLG. 6. 8. 1926, DJZ. 1926, 1715.

[50]) Dr. Hey in AAZ. 26. 11. 1925.

[51]) Hellingrath 36, Isaac 424, Kirchner 346, Müller 475, Oberländer 191, Weitz I 164. A. A. Eger 508, Höpfel 472, Neukirch 216.

dem Halter, der ihn zur Führung bestellt oder ermächtigt. Es würde sich sonst die merkwürdige Konsequenz ergeben, daß der Halter sich eines Vergehens, der Führer dagegen sich nur einer Übertretung schuldig machen würde, wenn er den Kraftwagen führt, ohne den Schein bei sich zu haben[52]).

Die Prüfung des Halters, ob der Führer sich im Besitz des Führerscheins befindet, muß nicht jedesmal vor Antritt einer Fahrt stattfinden. Es folgt dies daraus, daß der Halter nur bei Verschulden strafbar wird, d. h. er muß die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachten. Im Falle einer Dauereinstellung des Führers wird es daher genügen, wenn der Halter sich bei dieser Bestellung über das Vorhandensein eines (für diese Krfzgart richtigen) Führerscheins überzeugt[53]). Eine neuerliche Prüfung hat nur dann stattzufinden, wenn der Halter begründete Zweifel haben muß, ob der Führer den Führerschein noch besitzt. Wenn es sich aber nicht um eine dauernde Anstellung handelt, so muß sich der Halter in jedem einzelnen Falle nach dem Vorhandensein eines Führerscheins erkundigen[54]). Ebenso wird eine Erkundigungspflicht des Halters dann bestehen, wenn dem Halter Tatsachen bekannt geworden sind, die ihn vermuten lassen, daß der Besitz des Führerscheins nicht mehr der Rechtslage entspricht, z. B. wenn er ein Krfzg einer anderen als der bisherigen Klasse von dem Führer fahren läßt.

Der Halter ist ferner strafbar, wenn er eine Person bestellt usw., „der die Fahrerlaubnis entzogen ist". Mit der Erteilung der Fahrerlaubnis durch die höhere Verwaltungsbehörde wird nicht bekundet, daß der Antragsteller nunmehr für alle Zeiten die Eignung zum Führen eines Krfzgs besitze. Es kann sich später ergeben, daß der Führer nicht mehr geeignet zur Führung eines Krfzgs erscheint, sei es, daß er von Anfang an, aber nicht erkennbar, hierzu ungeeignet war, sei es, daß sich diese mangelnde Eignung erst später ergibt.

Nach dem Gesetz gibt es keine Erlaubniserteilung auf Widerruf. § 4 Ges. bestimmt daher, daß jemandem, der ungeeignet erscheint zum Führen von Krfzgen, die Fahrerlaubnis dauernd oder

---

[52]) Lechner 132.

[53]) Eger 509, Kirchner 346, Müller 475, Weitz Taschb. 59.

[54]) Gordan 472, Kirchner 346, Krause 222, Lechner 132.

für bestimmte Zeit entzogen werden kann. Das Nähere regelt § 5 Ges. und § 36 VO.

Hiernach ist zuständig zur Entziehung die höhere Verwaltungsbehörde, nicht das Gericht, das also nicht z. B. bei einem Strafverfahren die Fahrerlaubnis rückgängig machen kann. Bez. der örtlichen Zuständigkeit gilt das oben S. 49 Gesagte. Welche Tatsachen als geeignet zur Entziehung der Fahrerlaubnis zu gelten haben, ist in den §§ 4 Ges. und 36 VO. nicht des näheren bezeichnet, es ist demnach Ermessensfrage der entziehenden Behörde, welche Tatsachen als geeignet erscheinen.

Die Entziehung kann dauernd oder vorübergehend auf eine bestimmte Zeit erfolgen, je nachdem Aussicht vorhanden ist, daß die den Grund der Entziehung bildenden Tatsachen wieder wegfallen oder nicht. Die Entziehung wird nicht erst wirksam mit der nach § 4 Ges. obligatorischen Einziehung des Führerscheins[55]). Es folgt dies aus den Worten „nach der Entziehung" in § 4 Ges. Wirksam wird die Entziehung vielmehr mit der Bekanntgabe des Entziehungsbeschlusses, falls die aufschiebende Wirkung des gemäß § 5 Ges. gegebenen Rekurses ausdrücklich ausgeschlossen wurde, andernfalls mit der rechtskräftigen Entscheidung im Rekursverfahren. Wird die Entziehung aufgehoben, so ist der Fahrer, der trotz Ausschlusses der aufschiebenden Wirkung in der Zwischenzeit gefahren ist, dennoch strafbar[56]). Die Entziehung ist für das ganze Reich wirksam (§ 4 Abs. 2 Ges.).

Personen, die nur zu vorübergehendem Aufenthalt in Deutschland ein Krfzg führen, kann gemäß § 36 Abs. 2 VO. aus denselben Gründen wie in Abs. 1 dem Führer, die Führung des Krfzgs durch Verfügung der zuständigen höheren Verwaltungsbehörde jederzeit „untersagt" werden. Ferner kann internationalen Fahrausweisen die Anerkennung nach § 9 IntVO. bzw. § 11 IntVO. versagt werden. Die Untersagung bzw. Nichtanerkennung muß der „Entziehung der Fahrerlaubnis" gleichgestellt werden, da nicht angenommen werden kann, daß Ausländer gegenüber Inländern bevorzugt werden sollen[57]).

Strafbar ist selbstverständlich auch ein Führer, der verschiedene Führerscheine für die verschiedenen Arten von Krfzgen besitzt und

[55]) Isaac 423, Müller 468.

[56]) Isaac 423, Kirchner 266, Neukirch 215.

[57]) Isaac 424, Lechner 131. A. A. Müller 471 aus formellen Gründen.

ein Krfzg führt, für dessen Klasse ihm die Fahrerlaubnis entzogen wurde. Für diesen Fall ist er nicht im Besitz der Fahrerlaubnis[58]).

Wie in § 23 Abs. 2 Ges. entsteht auch in § 24 Abs. 2 die Frage, ob das Delikt von seiten des Halters schon mit der Bestellung bzw. Ermächtigung vollendet ist oder erst mit der Führung des Krfzgs. Dieselben Gründe wie bei § 23 Abs. 2 (siehe oben S. 47) müssen zu der Ansicht führen, daß erst das Führen ohne Führerschein den Halter strafbar macht, da erst in diesem Zeitpunkt eine Gefährdung der Öffentlichkeit gegeben ist[59]).

Befindet sich der Halter des Krfzgs im Irrtum über den Besitz des Führerscheins von seiten des Führers, so ist er nach § 59 StGB.s straflos, wenn nicht diese Unkenntnis auf Fahrlässigkeit zurückzuführen ist.

Es ist bestritten, ob Teilnahme des Halters an der Tat des Führers möglich ist. So verneint Gordan (169) die Möglichkeit der Anstiftung des Führers durch den Halter, da das Verhalten des Halters durch die Sondervorschrift des Abs. 2 bestraft werde. Diese Ansicht ist wohl nicht zutreffend, da „bestellen oder ermächtigen" weiter geht als „Anstiften". Zur Anstiftung gehört die Hervorrufung eines auf Begehung der Straftat gerichteten Willens, während dies bei der „Bestellung bzw. Ermächtigung" nicht der Fall sein muß. Es liegt demnach hier kein Fall der Gesetzeskonkurrenz vor. Teilnahme des Halters an der Straftat des Führers ist daher möglich[60]).

Mehrere Zuwiderhandlungen gegen § 24 können sachlich (§ 74 StGB.s) zusammentreffen[61]). Ebenso ist möglich einheitliches Zusammentreffen mit andern Bestimmungen, sowohl des Krfzggesetzes wie des StGB.s, sowie anderer Strafgesetze, wie z. B. des Krfzgsteuergesetzes, wenn keine Steuerkarte vorhanden ist bei Führung des Krfzgs durch einen Unbefugten. Wegen des Verhältnisses des § 24 zu § 21 Ges. siehe oben S. 48.

---

[58]) Lechner 131.

[59]) Eger 503, Höpfel 472, Isaac 424, Kirchner 346, Krause 222, Müller 474, Oberländer 87, 191. A. A. Hellingrath 38, Galli 816, Lechner 132, Seuffert 95.

[60]) Becker 300, Krause 223. A. A. Gordan 169.

[61]) Gonrad Taschb. 82, Galli 816.

D. Zuwiderhandlungen des Halters gegen die Bestimmungen betr. vorschriftsmäßigen Zustand des Kraftfahrzeugs.

§ 9. § 25 Ges.

§ 25 Ges. dient ebenso wie die vorhergehenden Gesetzesbestimmungen dem Schutze des Verkehrs. Die Begründung des Paragraphen führt hierzu aus:

„Die Strafbestimmungen richten sich gegen die Versuche mancher Fahrer, die Feststellung ihrer Person dadurch zu verhindern, daß sie die amtlichen Kennzeichen ihrer Fahrzeuge fälschen oder verfälschen, vertauschen oder unkenntlich machen. . . . Die Strafe trifft nicht nur denjenigen, der selbst das Kennzeichen fälscht, verfälscht oder unterdrückt, sondern jeden, der wissentlich von einem Krfzg Gebrauch macht, mit dessen Kennzeichen in der angegebenen Art verfahren worden ist . . .“

Es macht sich also nicht nur der Verfälscher strafbar, sondern auch solche Personen, die wissentlich von dem Fahrzeug Gebrauch machen. Der Kreis dieser Personen ist nicht auf den Halter oder den Eigentümer beschränkt, sondern geht darüber hinaus. Allerdings ist streitig, welche Personen erfaßt werden. So sagt Kirchner (354), daß die Strafvorschrift sich z. B. auch an den Fahrgast richte, der Gebrauch von dem Krfzg macht[62]). Dagegen ist Isaac (430) der Ansicht, daß sich der Fahrgast um die Kennzeichnung überhaupt nicht zu bekümmern brauche, vorausgesetzt, daß er nicht zugleich Halter oder Führer sei. Unter Gebrauch machen könne nur die Benutzung des Krfzgs durch Halter oder Führer verstanden werden.

Wenn auch Streit über die Grenzen des Personenkreises besteht, so herrscht doch Einigkeit darüber, daß in erster Linie der Halter des Krfzgs durch die Strafbestimmung des § 25 Abs. 2 Ges. erfaßt werden soll. Er ist in erster Linie derjenige, der die Verfügungsgewalt über das Krfzg besitzt und es in Gebrauch hat.

§ 25 Ges. bezweckt den Schutz der polizeilichen Kennzeichnung. Es werden daher nur solche Krfzge von der Regelung des § 25 erfaßt, für die eine Kennzeichnung vorgeschrieben ist. In Frage

---

[62]) Eger 519, Galli 818, Müller 486, Lechner 140.

kommen also nur die Krfzge im Sinne der VO. (siehe § 2 Abs. 4 VO.). Für alle nicht von der Regelung der VO. erfaßten Fahrzeuge hat somit § 25 Ges. keine Bedeutung. Dies gilt nicht nur für solche Fahrzeuge, die dem Kennzeichenzwang überhaupt nicht unterliegen, sondern auch für solche, bezüglich derer landesrechtliche Bestimmungen über Kennzeichnung bestehen [63]).

Ein polizeiliches Interesse an richtiger Kennzeichnung besteht nur so lange, als das Fahrzeug auf öffentlichen Wegen verkehrt, da nur dann ein Schutz der Öffentlichkeit erforderlich scheint. Solange ein Krfzg nicht im Verkehr ist, bedarf es auch nicht der Kennzeichnung nach § 7 VO. Es ist demnach auch bei § 25 Abs. 1 zu ergänzen „auf öffentlichen Wegen". Ein Gebrauchmachen von der verfälschten Kennzeichnung ist allerdings nicht für Strafbarkeit nach Abs. 1 erforderlich. Es genügt, wenn die Kennzeichnung gefälscht etc. wurde, um das so gekennzeichnete auf öffentlichen Wegen zu gebrauchen. Dieser Sinn liegt in dem Ausdruck „rechtswidrige Absicht" in Abs. 1. Wird ein Krfzg, für das ein Kennzeichnungszwang nicht vorgesehen ist, trotzdem mit einem Kennzeichen versehen, das den Anschein eines polizeilichen hat, so wird dadurch die Sicherheit des Verkehrs in keiner Weise gestört. § 25 findet daher hier keine Anwendung [64]).

Da nur reichsrechtlich angeordnete Kennzeichnung durch § 25 Ges. geschützt wird [65]), so können Gegenstand einer Fälschung nach § 25 nur die folgenden Kennzeichen sein:

1. das Kennzeichen gemäß § 8 VO.,

2. das Probefahrtkennzeichen (§ 41 VO.),

3. das Nationalitätszeichen (§ 5 Abs. 1 IntVO.) für Eigentümer von deutschen Krfzgen mit internationalem Fahrausweis,

4. das Nationalitätszeichen nach § 8 Abs. 3 IntVO. für außerdeutsche Krfzge mit internationalem Fahrtausweis,

5. das Kennzeichen nach § 14 Abs. 1 Buchstabe b IntVO. für außerdeutsche Krfzge ohne internationalen Fahrausweis.

---

[63]) Müller 479.

[64]) Hellingrath 46, Galli 817, Höpfel 476, Müller 486, Wunderer 38. A. A. Eger 513, Isaac 427, Kirchner 350.

[65]) Conrad St. 570, Hellingrath 46, Lechner 134, Müller 479.

Geschützt durch § 25 Ges. ist nicht das Kennzeichen als solches, sondern die durch das Kennzeichen erfolgte Kenntlichmachung des Fahrzeugs. Es ist sehr wohl möglich, daß das Kennzeichen als solches gefälscht, verfälscht etc. wird, ohne daß eine nach § 25 Ges. strafbare Handlung vorhanden wäre, z. B. wenn ein polizeilich ausgegebenes Kennzeichen gefälscht wird, ohne daß dasselbe an einem Krfzg. befestigt wird. In diesem Fall liegt Urkundenfälschung nach §§ 267 ff. StGB.s, nicht aber Vergehen gegen § 25 Ges. vor[66]).

Nach § 25 Abs. 1 Ziff. 1 wird bestraft, wer in rechtswidriger Absicht ein Krfzg, für welches von der Polizeibehörde ein Kennzeichen nicht ausgegeben oder zugelassen worden ist, mit einem Zeichen versieht, welches geeignet ist, den Anschein der polizeilich angeordneten oder zugelassenen Kennzeichnung hervorzurufen.

Es besteht Streit darüber, wann ein Kennzeichen ausgegeben und wann es zugelassen ist. Die eine Meinung sieht als ausgegebene Kennzeichen solche an, die gemäß § 6 Abs. 2 VO. einem Krfzg zugeteilt sind und zwar von dem Augenblick ihrer Abstempelung an[67]). Ausgegebene Kennzeichen sind nach dieser Meinung das gewöhnliche Kennzeichen nach § 8 VO., sowie das Probefahrtkennzeichen nach § 41 VO., nicht ausgegeben sind sämtliche im internationalen Verkehr verwendete Kennzeichen. Entscheidend für die Beantwortung dieser Frage sei der Kennzeichnungsvorgang, die Abstempelung, die nur bei den innerdeutschen Kennzeichen stattfinde.

Demgegenüber legt die andere Meinung den Unterschied zwischen ausgegebenen oder zugelassenen Kennzeichen darauf, wer das Kennzeichen beschafft hat. Ein Kennzeichen ist nach dieser Ansicht „ausgegeben", wenn das fertige Kennzeichen von der Polizeibehörde zum Zwecke der Befestigung an dem Krfzg ausgegeben wird[68]). Regelmäßig ausgegeben ist daher das Probefahrtkennzeichen im Sinne des § 41 VO. Dieses Kennzeichen wird fix und fertig an den Antragsteller ausgehändigt, der es nur noch an dem Krfzg zu befestigen hat. Die Ausgabe des Kennzeichens ist aber erst dann vollendet, wenn das Kennzeichen endgültig abgestempelt ist, denn

---

[66]) Hellingrath 46, Isaac 427.

[67]) Hellingrath 47, Isaac 427.

[68]) Conrad St. 570, Höpfel 477, Lechner 135, 212, Müller 481, Neukirch 217, Oberländer 342, Weitz II 69.

erst dadurch wird es zum rechtlich erheblichen Unterscheidungszeichen. Es geht dies auch aus § 6 Abs. 5 Satz 2 VO. hervor, der bestimmt, daß das Kennzeichen, „sofern es nicht amtlich ausgegeben ist, nach Vernichtung des Dienststempels zurückzugeben ist".

Zugelassen sind solche Kennzeichen, die nicht von der Polizeibehörde ausgegeben sind, aber von ihr anerkannt werden. Der Hauptfall ist der, daß der Eigentümer eines zuzulassenden Krfzgs auf seine Kosten ein Kennzeichen anfertigen läßt, das die ihm zugeteilte Nummer trägt, und dieses Zeichen von der Polizeibehörde stempeln läßt, womit es zugelassen ist. Zugelassen sind ferner alle im internationalen Verkehr verwendeten Kennzeichen und zwar nicht nur die von ausländischen Behörden herrührenden Kennzeichen, sondern auch das „länglichrunde Kennzeichen", das gemäß § 14 Abschn. b) IntVO. an die ohne internationalen Fahrausweis nach Deutschland kommenden ausländischen Krfzge „ausgegeben" wird. Diese Kennzeichen sind zwar ausgegeben, aber nicht von einer Polizeibehörde, sondern von den Grenzzollämtern oder Zoll- und Steuerämtern des Inlandes. Auch dieses Kennzeichen ist daher als zugelassen zu betrachten. Die andern im internationalen Verkehr zur Verwendung gelangenden und von den Polizeibehörden zugelassenen Kennzeichen sind zwar auch von Polizeibehörden ausgegeben, aber von ausländischen, während ausgebende Polizeibehörde im Sinne des § 25 Ges. nur eine inländische sein kann.

Die strafbare Handlung des § 25 Abs. 1 Ziff. 1 Ges. besteht darin, daß das Krfzg mit einem Zeichen versehen wird. Strafbarkeit im Sinne des Abs. 1 Ziff. 1 ist also dann gegeben, wenn das „Versehen" vollendet ist[69]), da mangels Vorschrift der Versuch nicht strafbar ist. Ein Gebrauchmachen ist in Abs. 1 im Gegensatz zu Abs. 2 nicht erforderlich[70]).

Das Zeichen muß geeignet sein, den Anschein der polizeilich angeordneten oder zugelassenen Kennzeichnung hervorzurufen. Angeordnet ist die Kennzeichnung durch die polizeilichen Vorschriften der VO. und IntVO. und zwar gilt dies von jeder Art der Kenn-

---

[69]) Isaac 427.

[70]) Conrad St. 570, Lechner 134, Müller 481, Wunderer 39, Isaac 427; Celle 2. 12. 1924, HöchstRR. 25, 357.

zeichnung. Die zugelassene Kennzeichnung bildet keinen Gegensatz hierzu [71]).

Der Anschein einer polizeilichen Anordnung oder Zulassung der Kennzeichnung wird vor allem erweckt, wenn ein gültiges, also abgestempeltes Kennzeichen, das für ein Krfzg bestimmt war, an einem andern Krfzg befestigt wird [72]), ferner, wenn ein Probefahrtkennzeichen entgegen der Vorschrift der §§ 37 und 41 VO. für ein nicht zugelassenes Krfzg verwendet wird [73]). Strafbarkeit nach Ziff. 1 liegt weiterhin vor, wenn ein noch nicht abgestempeltes Kennzeichen entgegen der Vorschrift des § 39 VO. zur Verwendung gelangt [74]). Es kann sich auch um ein Fantasiezeichen handeln, sofern es so beschaffen ist, daß es mit der polizeilichen Kennzeichnung eine Ähnlichkeit besitzt, die es geeignet zur Verwechslung mit einem solchen im Verkehr erscheinen läßt [75]). Daß eine solche Verwechslung tatsächlich erfolgt ist, ist nicht Bedingung der Strafbarkeit, es genügt die Möglichkeit einer solchen Verwechslung. Auch ist nicht erforderlich, daß der polizeiliche Stempel nachgeahmt ist (wie bei der Urkundenfälschung) [76]).

§ 25 Abs. 1 Ziff. 2. Im Gegensatz zu Ziff. 1 behandelt Ziff. 2 den Fall, daß ein Kennzeichen für das Krfzg erteilt ist, aber an Stelle der richtigen Kennzeichnung eine falsche gesetzt wurde. Diese Kennzeichnung kann für ein anderes Krfzg die richtige sein, jedenfalls aber nicht für das Krfzg, an dem das Kennzeichen nunmehr angebracht wird. Strafbarkeit nach Ziff. 2 liegt auch vor, wenn an die Stelle des verlorenen echten Kennzeichens ein neues gleichlautendes gesetzt wird ohne Mitwirkung der Behörde [77]). Die strafbare Handlung des Abs. 1 Ziff. 2 besteht in dem Ersatz der richtigen durch eine falsche Kennzeichnung [78]). Es muß sich aber immer

---

[71]) Müller 482.

[72]) Becker 83, Conrad St. 570, Eger 513, Höpfel 477, Isaac 428, Kirchner 350, Krause 225, Lechner 135, Müller 481, Oberländer 355, Seuffert 97.

[73]) Eger 513, Kirchner 350, Müller 481, Oberländer 405, Weitz I 168; RG. St. 58, 186.

[74]) Oberländer 344, Hellingrath 47.

[75]) Conrad St. 570, Hellingrath 47, Müller 481.

[76]) Müller 432.

[77]) Conrad St. 571, Galli 817, Müller 482.

[78]) Conrad 571, Eger 515, Galli 817, Gordan 180, Müller 482, Seuffert 97. A. A. Neukirch 219.

um eine Kennzeichnung handeln, ein anderes Zeichen, Anbringung eines Namens, Wappens oder dergl. genügt nicht, kann aber nach Ziff. 3 strafbar sein [79]).

Streitig ist der Fall, daß neben einem echten ein falsches Kennzeichen angebracht wird. Die Anbringung verschiedener Kennzeichen ist nach § 13 VO. unzulässig und nach § 21 Ges. strafbar. Soll durch die Anbringung eines zweiten Kennzeichens eine Irreführung der Öffentlichkeit erfolgen, d. h. sind alle andern Voraussetzungen des § 25 Ges. gegeben, so liegt m. E. eine strafbare Handlung nach § 25 Ges. Ziff. 2 vor [80]). Der Wortlaut des Paragraphen („andern als") spricht nicht dagegen. Der Einwand, dann wäre § 13 VO. überflüssig, kann hier nicht durchgreifen, denn § 25 Abs. 1 Ziff. 2 Ges. greift ja nur den Fall aus der Regelung des § 13 VO. heraus, daß zum Zwecke der Irreführung (in rechtswidriger Absicht) ein zweites Kennzeichen neben das richtige gesetzt wird. § 25 Abs. 1 Ziff. 2 Ges. ist lex spezialis gegenüber § 13 VO.

„Versehen" in Ziff. 1 und Ziff. 2 bedeutet dasselbe wie „anbringen" in Ziff. 3, nämlich die Herstellung einer wahrnehmbaren Verbindung zwischen dem Fahrzeug und dem Zeichen derart, daß zum Ausdruck gelangt, das verwendete Zeichen beziehe sich gerade auf dieses Fahrzeug [81]).

§ 25 Abs. 1 Ziff. 3. Die strafbare Handlung besteht hier in der Veränderung, Beseitigung bzw. Beeinträchtigung der Erkennbarkeit des ordnungsgemäß an einem Fahrzeug angebrachten Kennzeichens (2). Es wird hier also nicht Veränderung, sondern Beseitigung der Kennzeichnung (Verdeckung, Fortnahme etc.) erfordert. Die Veränderung wird bewirkt durch Hinzufügen, Wegnehmen etc. Das ursprüngliche Kennzeichen wird dadurch verändert, daß z. B. Buchstaben, Zahlen in andere umgewandelt, entfernt oder hinzugefügt werden, wobei es unerheblich ist, ob ein derartiges Zeichen, wie durch die Veränderung hergestellt wurde, in Wirklichkeit existiert oder nicht [82]). Die Veränderung braucht keine dauernde,

---

[79]) Isaac 428.

[80]) Ebenso Höpfel 478, Isaac 428, Kirchner 351, Lechner 136, Neukirch 219, Schmid-Wagner 522, Weitz I 167. A. A. Conrad St. 571, Hellingrath 48, Eger 515, Müller 482.

[81]) Conrad St. 570. RG. 43, 87 (104).

[82]) Conrad St. 570.

sie kann auch nur vorübergehend sein[83]). Beseitigt wird ein Kennzeichen durch Entfernung der Aufschrift (Abkratzen der Farbe etc.) oder Entfernung des ganzen Kennzeichens[84]). Wird dagegen die Aufschrift dadurch unkenntlich gemacht, daß sie nicht entfernt, sondern z. B. mit Schmutz beschmiert wird, so liegt nicht Beseitigung, sondern Verdeckung des Kennzeichens vor[85]). Verdeckt wird ein Kennzeichen, wenn die Erkennbarkeit beeinträchtigt wird. Wodurch eine Beeinträchtigung herbeigeführt wird, ist einerlei. Es kann dies dadurch geschehen, daß vor dem Kennzeichen ein anderer Körper angebracht wird[86]), daß das Kennzeichen nicht rechtzeitig beleuchtet wird[87]), daß die Beleuchtung vorschriftswidrig ausgeschaltet wird[88]), das Kennzeichen nicht rechtzeitig erneuert wird[89]), daß der Straßenstaub in rechtswidriger Absicht nicht beseitigt[90]) oder z. B. mittels Beschmierens des Kennzeichens mit Öl künstlich zum Haften an dem Kennzeichen gebracht wird[91]). Eine Beeinträchtigung kann ferner gegeben sein bei Herunterklappen der Tafel[92]). Nicht unter den Begriff der Beeinträchtigung fällt das vorschriftswidrige Nichtanbringen eines Kennzeichens[93]). Wird das Kennzeichen durch ein anderes verdeckt, so liegt ein Fall von Ziff. 2 vor[94]).

In § 10 VO. wird ebenfalls bestimmt, daß die Kennzeichen nicht verdeckt sein dürfen. Eine Zuwiderhandlung gegen diese Vorschrift ist nach § 21 Ges. strafbar. Es liegt hier ein ähnlicher Fall vor wie bei dem Verhältnis von Ziff. 2 § 25 zu § 13 VO. (oben S. 61). Der objektive Tatbestand von § 25 Ziff. 3 und § 10 VO.

---

[83]) Hellingrath 48.

[84]) Eger 516, Höpfel 480, Isaac 429, Kirchner 353, Lechner 137, Müller 483.

[85]) Müller 483.

[86]) Höpfel 479, Krause 225, Lechner 138, Neukirch 220, Müller 484.

[87]) Eger 517, Höpfel 480, Isaac 429, Kirchner 353, Lechner 138, Müller 484, Neukirch 230.

[88]) Hellingrath 48, Krause 226.

[89]) Oberländer 356.

[90]) Hellingrath 48, Isaac 429, Kirchner 353, Krause 226, Oberländer 356.

[91]) Lechner 138, Weitz I 167.

[92]) Lechner 137, Müller 484, Oberländer 356.

[93]) Eger 516, Hellingrath 49, Höpfel 478, Isaac 429, Krause 226, Müller 483, Neukirch 220, Waldeck 138.

[94]) Müller 483.

ist derselbe, aber § 25 ist insofern gegenüber § 13 VO. lex spezialis, als hier noch das subjektive Moment der „rechtswidrigen Absicht“ hinzukommt. Liegt diese vor, so muß Bestrafung aus § 25 Ziff. 3 Ges. (nicht etwa auch aus § 10 VO. i. V. mit § 21 Ges. in Idealkonkurrenz) erfolgen. Liegt aber rechtswidrige Absicht nicht vor, z. B. nur Fahrlässigkeit, so ist nur eine Übertretung nach § 21 zu bestrafen.

Voraussetzung der Bestrafung aus § 25 Abs. 1 ist immer das Merkmal der „rechtswidrigen Absicht“. Was unter diesem Ausdruck zu verstehen ist, wird von den verschiedenen Schriftstellern verschieden ausgelegt. So spricht Schmid-Wagner (521) von der Absicht, „zu rechtserheblichem Verhalten zu veranlassen“, oder Galli (817), „Einfluß auf das Rechtsleben auszuüben“ (ähnlich Oberländer 355 und Seuffert 96) oder Waldeck (137), „im rechtlichen Verkehr mittels Täuschung für eine Tatsache Beweis zu erbringen“. Isaac (426) definiert „um ein rechtliches Gebot oder Verbot zu übertreten“ und Gordan (178) „im Verkehr Gebrauch zu machen“. Alle diese Definitionen sind, wie Hellingrath (49) richtig ausführt, sämtlich viel zu allgemein gehalten. Müller (477) bezeichnet als rechtswidrige Absicht: „Rechtswidrig handelt, wer im Rechtsleben (also da, wo es rechtlich erheblich ist), durch Maßnahmen, betreffend das Kennzeichen, die Feststellung des Fahrzeugs zu erschweren sucht.“ Diese Begriffsbestimmung erscheint mir als die richtige, denn der Zweck der Kennzeichnung besteht darin, die Feststellung der Krfzge zu ermöglichen, und § 25 will den bestrafen, der diesen Zweck zu vereiteln sucht[95]).

§ 25 Abs. 2 Ges.

Nach § 25 Abs. 2 sind in gleicher Weise strafbar Personen, die auf öffentlichen Wegen von einem Krfzg Gebrauch machen, von dem sie wissen, daß die Kennzeichnung in der im Abs. 1 Nr. 1—3 bezeichneten Art gefälscht, verfälscht oder unterdrückt worden ist.

Strafbar ist nach Abs .2 nicht nur der Halter des Krfzgs, obgleich vor allen Dingen an ihn gedacht ist, sondern jede Person,

---

[95]) Eger 512, Heucke 122, Höpfel 475, Kirchner 268, 349, Krause 325, Lechner 134, Neukirch 218, Weitz I 167; KG. 17. 10. 1911, Bd. 42, 408.

die . . . Gebrauch macht. Täter nach Abs. 2 kann auch der Führer sein, ferner der Fahrgast, der Absender der mit dem Fahrzeug beförderten Güter (§§ 407, 425 HGB.), der Frachtführer (§ 425 HGB.), der Unternehmer einer Kraftlinie im Sinne des Kraftfahrliniengesetzes vom 26. 8. 1925.

Während Strafbarkeit nach Abs. 1 schon gegeben ist, wenn die Kennzeichnung in der unter Ziff. 1—3 angegebenen Weise verändert usw. wird, ohne daß ein Gebrauchmachen erforderlich ist, ist ein solcher Gebrauch, und zwar auf öffentlichen Wegen, zur Strafbarkeit im Sinne des Abs. 2 erforderlich. Nach Abs. 1 ist die Straftat vollendet, wenn die das Kennzeichen betreffenden Maßnahmen des Täters abgeschlossen sind[96]), während im Falle des Abs. 2 ein Gebrauchmachen erforderlich ist. Unter Gebrauch ist die bestimmungsgemäße Verwendung des Krfzgs, nicht der Kennzeichnung zu verstehen (siehe oben S. 35 ff.)[97]).

Es besteht Streit darüber, was unter den Worten „von dem sie wissen" in Abs. 2 zu verstehen ist. Die eine Meinung sieht diese Worte für gleichbedeutend mit den Worten „rechtswidrige Absicht" in Abs. 1 an[98]). Dafür liegt aber m. E. kein Grund vor. Warum sollte nicht auch ein Gebraucher bestraft werden, der wohl um die Fälschung des Kennzeichens weiß, aber nicht gerade die Absicht hat, eine Täuschung herbeizuführen. Der Zweck des wissentlichen Gebrauchmachens ist vielmehr unerheblich. Es genügt das Wissen, daß die Kennzeichnung gefälscht ist[99]).

Der subjektive Tatbestand des Abs. 1 braucht für die Strafbarkeit nach Abs. 2 nicht vorzuliegen. Wenn der Täter nach Abs. 1 nicht strafbar ist, weil ihm die rechtswidrige Absicht bei der Änderung der Kennzeichnung fehlte, er z. B. im Scherz handelte, so ist doch ein Gebrauchmachen des so gekennzeichneten Fahrzeugs strafbar, wenn der Gebraucher von der Fälschung Kenntnis hatte[100]).

---

[96]) Müller 486.

[97]) Becker 43, Krause 228 u. a.

[98]) Becker 86, Conrad St. 571, Galli 818, Neukirch 221, Seuffert 98, Weitz I 169.

[99]) Eger 520, Gordan 182, Höpfel 482, Isaac 431, Lechner 140, Müller 486, Schmid-Wagner 526.

[100]) Conrad St. 572, Isaac 431, Müller 486.

Die Kennzeichnung muß gefälscht, verfälscht oder unterdrückt worden sein. Gefälscht ist die Kennzeichnung, wenn sie falsch angefertigt ist (Abs. 1 Nr. 1), verfälscht, wenn die bereits bestehende Kennzeichnung rechtswidrig verändert wurde (Abs. 1 Ziff. 2), unterdrückt, wenn sie gemäß Abs. 1 Ziff. 3 in ihrer Erkennbarkeit beeinträchtigt wurde.

Aus den Worten „gefälscht worden ist" folgt, daß das Gebrauch machen den Handlungen aus Abs. 1 nachfolgen muß.

Der Tatbestand des Abs. 2 ist gegenüber Abs. 1 völlig selbständig. Es folgt hieraus aber nicht, daß, wer sich zuerst gegen Abs. 1 vergeht und später von dem Fahrzeug mit der veränderten Kennzeichnung Gebrauch macht, zwei selbständige Straftaten begeht. Vielmehr stellt das Gebrauchmachen nur eine in der „rechtswidrigen Absicht" liegende Verletzung des durch Abs. 1 geschützten Rechtsguts, der leichten Erkennbarkeit des Fahrzeugs dar. Eine solche Verletzung des Abs. 2 ist straflose Nachtat, natürlich unter der Voraussetzung, daß Täter nach Abs. 1 und Abs. 2 dieselbe Person ist (vgl. auch RG. St. 58, 186).

Wer ein Krfzg mit einem falschen Kennzeichen versieht und es dann auf einem öffentlich Wege gebraucht, begeht nur eine Straftat nach Abs. 1. Es folgt daraus, daß ein durch den Gebrauch des falsch gekennzeichneten Fahrzeugs zugleich verübtes Vergehen gegen § 23 Abs. 1 oder gegen § 24 Abs. 1 Nr. 1 mit dem Vergehen gegen § 25 Abs. 1 Nr. 1 einheitlich (§ 73 StGB.s) und nicht sachlich (§ 74) zusammentrifft [101]). Anderer Ansicht allerdings OLG. Celle 24. Dez. 1924, HöchstRR. 1925, 357, wo § 25 Abs. 1 Nr. 1 als selbständige Straftat gegenüber § 23 Abs. 1 und § 24 Abs. 1 Nr. 1 angesehen wird mit der Begründung, die Anbringung eines polizeilich nicht zugelassenen oder ausgegebenen Kennzeichens an einem Krfzg stehe hinsichtlich der tatsächlichen Ausführung notwendig allein. Seine Vollendung bringe keine Ausführungshandlung hinsichtlich der beiden andern Straftaten mit sich.

Bezüglich Zusammentreffens von § 25 mit § 21 Ges. siehe oben S. 48. Wichtig ist aber vor allem das Verhältnis des § 25 Ges. zur Urkundenfälschung, § 267 StGB.s.

---

[101]) Conrad St. 572; RG. 60, 315 betr. Zusammentreffen von Münzverbrechen mit Betrug.

§ 9a. Verhältnis des § 25 Ges. zur Urkundenfälschung, §§ 267 ff. StGB.s.

§ 25 Ges. bestraft die fälschliche Kennzeichnung als solche. Daher ist nach § 25 Ges. nur strafbar, wer mit Hilfe des falschen Kennzeichens die Kennzeichnung fälscht. § 267 ff. StGB.s beziehen sich nur auf das Fälschen der Kennzeichen, soweit sie sich als Urkunde darstellen.

Die §§ 25 Ges. und 267 ff. StGB.s weichen in mehrfacher Beziehung voneinander ab. Es soll im folgenden gezeigt werden, wie weit sie sich decken und wie weit sie divergieren.

Beide setzen rechtswidrige Absicht voraus, d. h. mit Bewußtsein der Rechtswidrigkeit begangenes Handeln mit dem Willen, einen rechtswidrigen Erfolg herbeizuführen.

Nicht jedes polizeiliche Kennzeichen stellt eine Urkunde im Rechtssinn dar. Nach § 8 VO. besteht das Kennzeichen in einer Tafel mit einem oder mehreren Buchstaben oder römischen Ziffern und einer Erkennungsnummer, unter der das Fahrzeug in die polizeiliche Liste eingetragen ist. Das Kennzeichen ist ferner mit dem Dienststempel der Polizeibehörde zu versehen (§ 9 VO.). Durch diese letztere Vorschrift erlangt das Kennzeichen die Eigenschaft einer öffentlichen Urkunde[102]). Ein ungestempeltes Kennzeichen ist keine Urkunde, da ihm der Charakter als Beweismittel fehlt[103]). Das Kennzeichen als solches beweist weder die Zulassung des Fahrzeugs (hierzu ist Stempel notwendig) noch die Zuteilung des Kennzeichens (wird durch die Zulassungsbescheinigung erwiesen). Urkunde im Sinne des § 267 StGB.s ist daher nicht das Nationalitätszeichen[104]), denn dieses Zeichen soll nicht ein Fahrzeug individuell bezeichnen, sondern soll generell angeben, in welchem Lande das betr. Fahrzeug zugelassen ist; außerdem wird es nicht gestempelt.

§ 267 StGB. verlangt, daß die Urkunde „fälschlich angefertigt oder gefälscht sei". Die Handlung nach § 25 Ges. stellt sich aber nicht notwendig als solche Handlung dar.

---

[102]) Becker 82, Eger 518, Gordan 181, Hellingrath 50, Heucke 123, Höpfel 480, Isaac 430, Kirchner 351, Lechner 139, Müller 484, Neukirch 218, Oberländer 356, Schmid-Wagner 524, Seuffert 97, Weitz I 163.

[103]) A. A. Oberländer 356.

[104]) Hellingrath 50, Isaac 429, Wunderer 40.

§ 25 Ziff. 1: Wird ein abgestempeltes richtiges Kennzeichen an einem andern als dem richtigen Krfzg angebracht, so liegt keine Urkundenfälschung vor[105]). Ebensowenig, wenn ein Kennzeichen fälschlich hergestellt wird ohne Nachahmung des amtlichen Stempels, da das ungestempelte Kennzeichen nicht nur keine öffentliche Urkunde mehr darstellt, sondern mit der Weglassung des Dienststempels der Charakter als Urkunde entfällt.

§ 25 Ziff. 2 kommt für Urkundenfälschung nicht in Betracht, da hier zum Tatbestand nur gehört, daß ein anderes als das zum Krfzg gehörige Kennzeichen verwendet wird[106]). Wird ein Zeichen verwandt, das einem polizeilichen ähnlich sieht, so würde Ziff. 1 Anwendung finden.

Der Urkundenfälschung am nächsten kommt § 25 Ziff. 3. Eine Veränderung, Verdeckung oder Beeinträchtigung des Kennzeichens wird sich vielfach als ein „Fälschen" darstellen.

Der wichtigste Unterschied zwischen § 25 Ges. und § 267 StGB.s ist aber der, daß zu § 25 Abs. 1 zur Strafbarkeit ein Gebrauchmachen nicht notwendig ist.

Während Abs. 1 des § 25 dem § 267 StGB.s entspricht, ähnelt Abs. 2 des § 25 Ges. dem § 270 StGB.s. In beiden Fällen handelt es sich um Gebrauchmachen, im einen Fall eines Krfzgs, im andern von einer Urkunde. Der Unterschied zwischen diesen beiden Bestimmungen besteht darin, daß § 270 eine falsche oder gefälschte Urkunde voraussetzt, während es nach § 25 Abs. 2 genügt, daß das Kennzeichen des gebrauchten Krfzgs entsprechend § 25 Abs. 1 gefälscht, verfälscht oder unterdrückt worden ist. Soweit die Tatbestände des Abs. 1 § 25 und des § 267 StGB.s sich nicht decken, liegt nur eine strafbare Handlung nach § 25 Abs. 2 vor.

Zu § 25 Abs. 2 Ges. gehört nicht das Merkmal der rechtswidrigen Absicht, während bei § 270 StGB.s die herrschende Lehre dieses Merkmal wegen des Zusammenhangs dieser Vorschrift mit den §§ 267 ff. annimmt. § 270 StGB.s verlangt Täuschungsabsicht, § 25 nur Gebrauchsabsicht.

Außer der einfachen Urkundenfälschung kann noch der Tatbestand der schweren Urkundenfälschung gegeben sein. Dies ist

---

105) Gordan 179. A. A. Becker 84, Kirchner 270, Schmid-Wagner 524.

106) Lechner 139.

z. B. der Fall, wenn ein Kennzeichen gefälscht wird in der Absicht der Steuerhinterziehung.

Ferner kann in Frage kommen der Tatbestand der intellektuellen Urkundenfälschung im Sinne des § 271 StGB.s. Eger (514) nimmt an, daß dies nur für den Fall in Frage komme, wo der Polizeibehörde ein Fahrzeug mit falschem Zeichen vorgeführt und gleichzeitig ein Irrtum über die Person des anmeldenden Halters erregt und in der Liste eine falsche Eintragung herbeigeführt wird. Diese Ansicht ist als zu eng abzulehnen. Es genügt, wenn man vorsätzlich ein Kennzeichen, das dem Fahrzeug nicht zugeteilt worden ist, abstempeln läßt; denn damit wird fälschlich bekundet, daß das abgestempelte Kennzeichen auch zugeteilt worden ist[107]).

Selten wird sich der Tatbestand des § 25 Ges. mit dem des § 274 StGB.s decken. Der Halter darf in diesem Fall nicht Alleineigentümer des Krfzgs sein und muß die Absicht haben, einem andern Nachteile zuzufügen. Es kann dies der Fall sein, wenn der Halter von dem Krfzg Gebrauch macht, dessen Kennzeichen gefälscht etc. wurden, um die Ansprüche Dritter, z. B. Ersatzberechtigter aus einem Unfall, zu verhindern. § 274 setzt nicht voraus, daß das Recht des Dritten auf der Urkunde beruht. Geschädigter ist vielmehr darüber hinaus der, der nach der Vorstellung des Täters an der Urkunde Interesse, vor allem Beweisinteresse hat, das durch deren Vernichtung verletzt werden würde[108]).

Begrifflich wäre Tateinheit des § 25 Ges. mit den §§ 267 ff. StGB.s durchaus möglich. Kraft ausdrücklicher Bestimmung in § 25 Ges. tritt aber Bestrafung nach § 25 Ges. nur ein, sofern nicht nach den Vorschriften des StGB.s eine höhere Strafe verwirkt ist. § 25 Ges. steht demnach zu dem §§ 267 ff. StGB.s im Verhältnis der Subsidiarität[109]). Aus diesem Grunde war auch das Verhältnis dieser Strafbestimmungen zueinander zum Gegenstand dieser Abhandlung zu machen.

---

[107]) Isaac 430.

[108]) Isaac 430. A. A. Eger 513, Höpfel 481, Kirchner 353, Müller 485.

[109]) Becker 39, Eger 517, Hellingrath 51. A. A. Isaac 429, Neukirch 219, 221.

Polizeiliche Anordnungen über den Verkehr mit Kraftfahrzeugen.

§ 10. a) § 21 Ges.

Nach § 21 Ges. wird bestraft, wer den zur Erhaltung der Ordnung und Sicherheit auf den öffentlichen Wegen und Plätzen erlassenen polizeilichen Anordnungen über den Verkehr mit Krfzgen zuwiderhandelt.

Diese Vorschrift richtet sich nicht ausdrücklich an den Halter des Krfzgs. aber doch muß in diesem Zusammenhang auch § 21 Ges. behandelt werden. § 21 Ges. stellt eine Strafbestimmung dar, die reichsrechtlich nur die Strafdrohung festsetzt, die Festsetzung des mit Strafe bedrohten Tatbestandes aber andern Gesetzesbestimmungen überläßt. Es handelt sich hier also um eine sog. Blankettnorm.

Als ausfüllende Norm kommt in erster Linie die VO. in Betracht. So wie die VO. ursprünglich gefaßt war, verwandte sie den Begriff des Krfzghalters nicht. Erst durch die Änderung vom 28. 7. 1926 wurde in § 16 der Satz eingefügt: „Der Halter eines Krfzgs darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn . . .“ Seit der Änderung der VO. vom 15. 7. 1930 ist der bisher „Besondere Pflichten des Führers“ überschriebene 1. Abschnitt C b der VO. in „Besondere Pflichten des Führers und Halters“ abgeändert worden unter gleichzeitiger Neufassung des § 16. Da die VO. selbst Strafbestimmungen nicht kennt, so tritt im Falle einer Zuwiderhandlung des Halters gegen die sich an ihn richtenden Vorschriften Bestrafung nach § 21 Ges. ein.

Streitig ist, was in § 21 unter „polizeilichen Anordnungen“ zu verstehen ist. Es liegt nahe, zur Erläuterung dieses Ausdruckes auf § 366 Ziff. 10 StGB.s zu verweisen, der ebenfalls Blankettnorm für Übertretungen von Wegepolizeivorschriften darstellt. Dort wird von Polizei-„Verordnungen“ gesprochen. Die eine Meinung [110]) sieht daher als polizeiliche Anordnungen nur Polizeiverordnungen an, d. h. polizeiliche Rechtsverordnungen mit allgemein verbindlicher Kraft.

Zu einer derart engen Auslegung gibt aber das Gesetz keinerlei Stütze. Es ist in § 21 ausdrücklich nicht von polizeilichen Verordnungen, sondern allgemeiner von Anordnungen gesprochen. Durch

---

[110]) Eger 472, Krause 203, Schmid-Wagner 503, Weitz I 135.

die Regelung des § 21 werden also auch solche Anordnungen geschützt, die sich nicht an die Allgemeinheit, sondern an einen einzelnen, bzw. einen bestimmten Kreis von Personen richten, also auch Polizeiverfügungen [111]). Es ist daher auch die Ansicht abzulehnen [112]), daß nur Polizeiverfügungen für besondere Fälle von § 21 geschützt werden, nämlich, wenn in dem Ungehorsam gegen das Gebot oder Verbot des Executivbeamten zugleich eine Auflehnung gegen die generelle Norm liegt, auf Grund deren der Beamte einschreitet. Nicht geschützt werden sollen nach dieser Ansicht Verfügungen, welche sich an bestimmte Personen oder einzelne Krfzge richten.

Unter polizeilichen Anordnungen sind solche zu verstehen, deren Inhalt polizeilicher Natur ist. Unwesentlich ist, ob die Behörde, die die Anordnung erläßt, eine polizeiliche ist oder nicht [113]). Sie muß nur zum Erlaß derartiger Anordnungen sachlich wie örtlich zuständig sein. Eine solche polizeiliche Anordnung im Sinne des § 21 Ges. ist daher die von der Reichsregierung mit Zustimmung des Reichsrats gemäß § 6 Abs. 1 Ziff. 2 Ges. erlassene VO., ferner die IntVO.

Die polizeilichen Anordnungen müssen die Erhaltung der Ordnung und Sicherheit zum Ziel haben und zwar der Sicherheit auf öffentlichen Wegen. Sicherungsanordnungen auf nichtöffentlichen Wegen werden daher durch die Strafdrohung des § 21 Ges. nicht geschützt. Hier greift ergänzend die Regelung des § 366 Ziff. 10 StGB.s ein.

Nach Isaac (399) [114]) ist unter Ordnung nicht die Rechtsordnung, sondern die äußere Ordnung des menschlichen Zusammenlebens zu verstehen, unter Erhaltung der Sicherheit die Abwendung von Gefahren, wobei Gefahr die naheliegende, auf Tatsachen beruhende Wahrscheinlichkeit einer Schädigung an Leib, Leben, Gesundheit

---

[111]) Heucke 137, Hellingrath 39, Höpfel 430, Isaac 397, Lechner 310, Müller 413, Oberländer 396; BayObLG. 27. 10. 1922, I 435/22; KG. 24. 10. 1924, DJZ. 1925, 194 (im Gegensatz zu seiner Entscheidung vom 13. 3. 1913, DJZ. 1913, 1141).

[112]) Conrad St. 560, Galli 811, Kirchner 318, Neukirch 213, Seuffert 88.

[113]) Conrad St. 561; OLG. Dresden, 2. 10. 1925, LZ. 1926, 405.

[114]) Ebenso Hellingrath 39, Krause 202, Oberländer 393; BayObLG. 27. 10. 1922, I 435/22.

oder Vermögen ist[115]). Die Abwendung von bloßen Nachteilen, wie z. B. die Wahrung ästhetischer Interessen u. dergl. darf nicht Gegenstand einer polizeilichen Anordnung sein[116]). Soweit allerdings Nachteile für Gesundheit etc. in Frage kommen, wie z. B. Rauchbelästigung, starke Gerüche, wird man die Zulässigkeit von polizeilichen Anordnungen bejahen müssen.

Gegenstand der Anordnungen ist nicht nur die Ordnung und Sicherheit des Krfzgverkehrs, sondern auch die Sicherheit gegenüber dem Krfzgverkehr[117]). Selbstverständliche Voraussetzung dieser Anordnungen ist, daß sie nicht im Widerspruch mit einem Gesetz oder der Verordnung einer höheren Instanz stehen.

Die Behandlung der Frage, welche Behörden zum Erlaß der polizeilichen Anordnungen zuständig sind, kann hier unberücksichtigt bleiben, da, wie das BayObLG. in seiner Entscheidung vom 5. 2. 1926, RevReg. I 521/25, ausführt, der Verkehr mit Krfzgen in Ges. und VO. erschöpfend geregelt ist, soweit darin nicht ergänzende Polizeivorschriften allgemeiner Art ausdrücklich zugelassen sind oder in § 2 VO. die sinngemäße Anwendung der Bestimmungen vorgesehen ist, die für den Verkehr von Fuhrwerken jeder Art maßgebend sind. Die strafrechtliche Haftung des Krfzghalters ist aber in Ges. und VO. erschöpfend geregelt, so daß etwaige ergänzende Vorschriften allgemeiner Natur nicht in Frage kommen.

Im Gegensatz zu den §§ 22—25 Ges. handelt es sich bei § 21 Ges. um eine Übertretung. Auch hier finden die allgemeinen Vorschriften des StGB.s Anwendung, so daß Teilnahme (§ 47), Anstiftung (§ 48), nicht aber Beihilfe (§ 49) möglich ist. Zur Bestrafung genügt, da es sich um ein Polizeidelikt handelt, auch hier Fahrlässigkeit[118]).

Gesetzesunkenntnis hinsichtlich der zur Ausfüllung der Blankettvorschrift des § 21 erlassenen Vorschriften schließt Bestrafung wegen vorsätzlicher Begehung aus; wegen fahrlässiger Zuwider-

---

[115]) KG. 2. 6. 1910, DJZ. 1910, 1085.

[116]) KG. in DJZ. 1909, 605.

[117]) Isaac 400, Höpfel 431, Kirchner 318; OLG. Dresden 16. 11. 1925, HöchstRR. 2, 140.

[118]) Conrad St. 561, Galli 812, Heucke 139, Lechner 115, Isaac 407, Müller 425; RG. St. 49, 116; 57, 173; OLG. Karlsruhe 27. 10. 1927, RdK. 1928, 254.

handlung ist Bestrafung nur möglich, wenn die Unkenntnis durch Fahrlässigkeit verschuldet wurde[119]).

Die Übertretung als solche verjährt in drei Monaten (§ 67 Abs. 3 StGB.s). Die Verjährung bleibt jedoch unberücksichtigt, wenn die Übertretung in Tateinheit mit einem noch nicht verjährten Vergehen begangen ist[120]).

b) § 16 Satz 2 VO.

Als die Blankettvorschrift des § 21 Ges. ausfüllende Norm hinsichtlich der strafrechtlichen Haftung des Krfzghalters kommt in Frage § 16 Satz 2 VO. Dort wird bestimmt:

„Der Halter eines Krfzgs darf die Inbetriebnahme nicht anordnen oder zulassen, wenn ihm bekannt ist oder bekannt sein muß, daß das Krfzg, etwa mitgeführte Anhänger, Bei- oder Vorsteckwagen und die Ladungen den Vorschriften der VO. nicht entsprechen."

Die jetzige Fassung der Gesetzesbestimmung beruht auf der Novelle vom 15. 7. 1930. Vorher lautete die Vorschrift:

„Der Halter darf die Inbetriebnahme nicht zulassen oder anordnen, wenn ihm ein Mangel bekannt ist."

Während also früher für „Mängel" schlechthin gehaftet wurde, sind die Mängel jetzt erschöpfend bezeichnet. Eine Haftung über die durch die jetzige Fassung des § 16 benannten Mängel hinaus ist demnach ausgeschlossen.

Unter Inbetriebnahme ist hier das Inbetriebsetzen des Fahrzeugs nach einer Ruhepause zu verstehen (siehe oben S. 31 ff.). Es ist hier nicht nur an die erste Indienststellung des Fahrzeugs gedacht, wie dies bei § 5 Abs. 1 VO. der Fall ist. Allerdings kann sich der Halter auch bei dieser ersten Indienststellung schon nach § 16 Satz 2 strafbar machen, wenn ihm Mängel bekannt sind, die bei der behördlichen Prüfung des Fahrzeugs (§§ 5 Abs. 2, 6 Abs. 1, 9 VO.) verborgen geblieben sind, und er trotzdem das Fahrzeug in Betrieb setzen läßt.

Wie aus den Worten: „Stellen sich Mängel unterwegs ein" in Satz 3 zu folgern ist, soll mit der Bestimmung des Satzes 2 dem

---

[119]) Ebermayer Anm. 7 zu § 59, Anm. 2 vor § 360; Seuffert 88; RGSt. 52, 100. 328.

[120]) Müller 431.

Halter die Verantwortlichkeit dafür auferlegt werden, daß nicht Mängel vorhanden sind, wenn das Fahrzeug nach einer Ruhepause seinem eigentlichen Verwendungszweck von neuem zugeführt wird. Das Inbetriebsetzen steht also im Gegensatz zu „unterwegs". Beabsichtigt ist eine scharfe Abgrenzung der Pflichten des Halters v o r Fahrtantritt und der Pflichten des Führers unterwegs[121]). Es folgt hieraus, daß der Halter nicht verantwortlich ist, wenn das Fahrzeug unterwegs nach einer Ruhepause wieder in Betrieb gesetzt wird und bei dieser Inbetriebsetzung Mängel der in Satz 2 angeführten Art vorhanden sind[122]). Vorsatz (Wissen um diese Mängel) wird meist hier nicht in Frage kommen, sondern meistens Fahrlässigkeit (wissen müssen). Celle a. a. O. hält in diesem Falle den Halter nicht für strafbar. Dem kann nicht beigetreten werden. Wenn der Halter nach einer solchen Ruhepause in der Lage ist, einen Mangel zur Kenntnis zu nehmen und nach den gegebenen Umständen ihm die Beseitigung des Mangels zugemutet werden kann, so ist er strafbar, wenn er trotzdem die Inbetriebnahme des Fahrzeugs anordnet oder zuläßt. An und für braucht sich der Halter nicht zu vergewissern, ob unterwegs Mängel an dem Fahrzeug eingetreten sind. Dies ist in erster Linie Sache des Führers. Macht er jedoch z. B. die Fahrt mit, so wird er unter den obigen Voraussetzungen haftbar gemacht werden müssen, denn er wird regelmäßig wegen seiner Verfügungsgewalt die Initiative bezüglich des Fahrtantritts haben.

Unter „anordnen" ist zu verstehen, der ausdrückliche Befehl zur Inbetriebsetzung. Der Ausdruck Anordnen entspricht demnach dem Wort „Bestellen" in § 24 Abs. 2 Ges., ebenso wie „Zulassen" dem Ermächtigen entspricht (siehe oben S. 50 ff.).

Die Inbetriebsetzung muß erfolgen auf öffentlichen Wegen. Es ergibt sich dies nicht aus der Bestimmung selbst, sondern aus § 6 Ges., der die Grundlage für die VO. darstellt.

Bis zur Änderung der VO. vom 15. 7. 1930 mußte der Halter die Mängel des Fahrzeugs kennen. Seither steht das Kennenmüssen, d. h. auf Fahrlässigkeit beruhendes Nichtkennen, der Kenntnis gleich. Allerdings folgt hieraus nicht die Pflicht des Halters, vor jeder Inbetriebnahme des Fahrzeugs dasselbe einer eingehenden Prüfung

---

[121]) Müller 605.

[122]) OLG. Celle 2. 4. 1929, JW. 1929, 1500; DAR. 380.

zu unterwerfen. Eine solche Pflicht ist nur insoweit gegeben, als die Nichtuntersuchung des Fahrzeugs sich als Fahrlässigkeit darstellen würde. Es ist demnach unter Berücksichtigung der vorliegenden Tatumstände, der persönlichen Verhältnisse des Halters und der daraus sich ergebenden Zumutbarkeit im einzelnen Fall zu untersuchen, ob das Verhalten des Halters sich als Fahrlässigkeit darstellt oder nicht.

Was früher allgemein als „Mangel" bezeichnet wurde, ist jetzt genau bezeichnet, um etwaigen Streitfragen abzuhelfen. Daß auch früher nur an Mängel im Sinne der VO. gedacht war, ist unbestritten geblieben. Mängel waren und sind nicht ästhetische Mängel[123]), ferner stellt es keinen Mangel des Fahrzeugs dar, wenn die Steuer nicht bezahlt ist, wenn das Fahrzeug nicht mehr mit den neuesten Errungenschaften der Technik ausgestattet ist[124]). Mängel im Sinne des § 16 Satz 2 VO. sind nur solche, die die Betriebssicherheit gefährden[125]). Die Verantwortlichkeit des Halters beschränkt sich also auf die polizeimäßige Beschaffenheit des Krfzgs.

Das Fahrzeug selbst, etwaige Anhänger, Bei- und Vorsteckwagen müssen den Vorschriften der VO. entsprechen. In Frage kommen an Vorschriften nicht nur die §§ 3 und 4 VO., sondern auch die Vorschriften betr. Vermerke und Kennzeichen, §§ 4 Abs. 5, 7, 9, 10, 12 VO. Der Halter muß das Fahrzeug nach Verkehrsunfällen wieder in verkehrssicheren Zustand bringen lassen, er muß dafür sorgen, daß die Beleuchtungseinrichtungen den Anforderungen entsprechen, die Kennzeichen erneuern lassen etc.

Infolge der Neufassung der Bestimmung steht es zweifelsfrei fest, daß außer den als unwesentliche Bestandteile des Krfzgs anzusehenden, also sowieso von den Sicherheitsvorschriften bez. des Krfzgs erfaßten Bei- und Vorsteckwagen auch Anhänger unter die Regelung des § 16 VO. fallen. Da diese Regelung erschöpfend ist, so ergibt sich, daß geschleppte Fahrzeuge (§ 34 VO.) nicht erfaßt werden, der Halter des schleppenden Fahrzeugs also nicht für den polizeimäßigen Zustand des geschleppten Krfzgs verantwortlich

---

[123]) Müller 605.

[124]) OLG. Hamburg 9. 10. 1911, Weitz Auto 16; OLG. Darmstadt 30. 4. 1926, HöchstRR. 2, 353.

[125]) Hellingrath 43, Müller 605.

ist[126]). Dies entspricht auch der Billigkeit, denn geschleppte Krfzge sind in der Regel solche, die nicht den polizeilichen Anforderungen entsprechen, sei es, daß sie noch nicht zugelassen sind, sei es, daß sie infolge Unfalls unbrauchbar wurden.

Außer dem Krfzg selbst, Bei- oder Vorsteckwagen und Anhängern muß sich auch die Ladung in vorschriftsmäßigem Zustand befinden. Ladung ist alles, was vom Krfzg an Sachen zur Beförderung übernommen wurde, also nicht seine eigene Ausrüstung oder Personen, die befördert werden. In vorschriftsmäßigem Zustand befindet sich die Ladung im Falle des § 4 Abs. 11 VO.[127]), § 3 Abs. 3, § 32 Abs. 1 Nr. 3, § 35 a Abs. 2 und 3 VO.

Eine Überlastung des Krfzgs ist nicht vorschriftswidriger Zustand der Ladung, sondern des Krfzgs. Es ergibt sich dies aus dem Wort „insbesondere" in § 16 Satz 1 VO. Der Halter ist demnach auch für eine ihm bekannte oder fahrlässigerweise unbekannte Überlastung des Krfzgs verantwortlich. Wann eine solche Überlastung vorliegt, kann nunmehr bei Personenfahrzeugen nicht mehr zweifelhaft sein, nachdem § 35 a Abs. 2 VO. die Schwierigkeiten einer Nachprüfung der Einhaltung des zulässigen Gesamtgewichts im Fall von Personenbeförderung gelöst hat.

E.

§ 11. Zuwiderhandlungen des Halters gegen die Bestimmungen betr. den vorschriftsmäßigen Gebrauch des Kraftfahrzeugs.

Die VO. kennt keine Vorschrift für den polizeimäßigen Gebrauch eines Krfzgs, die sich ausdrücklich an den Halter richtet. Aus der Überschrift „besondere Pflichten des Führers und Halters" folgt, daß Pflichten des Halters außer den im Abschnitt I C b der VO. angegebenen sich nur aus allgemeinen Erwägungen herleiten lassen.

Eine Rechtspflicht des Halters, Zuwiderhandlungen gegen polizeiliche Anordnungen, die sich an den Führer richten, zu verhindern,

---

[126]) Müller 602.

[127]) RG. 21. 11. 1929, DAR. 426.

besteht nicht[128]). Auf den Halter ist die strafrechtliche Verantwortung des Führers nicht ausdrücklich ausgedehnt. Er kann daher auch nicht ohne weiteres für von diesem begangene strafbare Handlungen herangezogen werden. Dies ist nur möglich, wenn er nach den allgemeinen Strafvorschriften als Anstifter oder Mittäter anzusehen ist. Es kann dies insbesondere in Frage kommen, wenn er persönlich an der Fahrt teilnimmt. Eine Rechtspflicht, den Führer dauernd zu überwachen und strafbare Handlungen desselben zu verhindern, ist im Gesetz nicht ausdrücklich vorgesehen. Ein dahingehender Antrag wurde in der Kommission abgelehnt. Eine solche Rechtspflicht läßt sich auch nicht aus allgemeinen Erwägungen herleiten.

Der Halter des Krfzgs kann sich aber als Anstifter oder Mittäter strafbar machen. Wenn der Halter die Fahrt mitmacht, ist zur Anstiftung nicht ausdrücklicher Auftrag erforderlich[129]). Die Anstiftung kann auch darin liegen, daß das Vorgehen des Führers durch Gebärden, Zeichen oder sonst schlüssige Handlungen, ja selbst beredtes Schweigen[130]) nach außen erkennbar gebilligt wird. Bloße, nicht nach außen in Erscheinung tretende Billigung genügt nicht[131]). Auch zur Mittäterschaft genügt unter Umständen Billigung des Verfahrens des Führers, wenn der Halter die Tat des Führers als eigene gewollt und nicht bloß unterstützt hat[132]), allerdings muß auch diese Billigung nach außen sichtbar in Erscheinung getreten sein.

Strafbarkeit ist natürlich auch hier nur gegeben, wenn den Halter ein Verschulden trifft. Dies wird regelmäßig der Fall sein, wenn der Halter durch sein bewußtes Verhalten zum Ausdruck bringt, daß sein Wille sich auf die Verletzung der polizeilichen Vorschriften richtet, z. B. wenn er mit dem Führer in der Führung des Krfzgs abwechselt und durch vorheriges schnelles Fahren den Führer ebenfalls dazu verleitet hat.

---

[128]) Isaac 405, May in DAR. 1929, Sp. 147, Oberländer 111; OLG. Kiel 25. 3. 1925, HöchstRR. 2, 150.

[129]) Galli 826, Heucke 141, Höpfel 435, Isaac 404, Kirchner 320, Krause 204, Müller 425, Oberländer 111, 150; BayObLG. 26. 10. 1926, Bayr. VerwBl. 1927. 101.

[130]) BayObLG. 27. 6. 1908, Sammlung 8, 288.

[131]) KG. 16. 2. 1924, DJZ. 1925, 440. A. A. Becker 97, Höpfel 435, Krause 204, BayObLG. 27. 6. 1908 a. a. O.

[132]) Siehe Anm. 131.

Der Halter kann sich ferner nach herrschender Ansicht auch der mittelbaren Täterschaft schuldig machen[133]).

F.

§ 12. Einziehung und Beschlagnahme.

In den Vorschriften über Krfzgverkehr ist mehrfach die Rede von „Einziehung". Diese Einziehungsbestimmungen verweisen nicht auf die §§ 40, 42 StGB.s, wo die Einziehung ihrer rechtlichen Natur nach sowohl strafrechtliche Nebenstrafe wie, sofern sie Sachen von Nichtschuldigen ergreift, vom Strafrichter angeordnete Polizeimaßregel ist[134]). Es stellt vielmehr diese Einziehung eine polizeiliche, eine Verwaltungsmaßnahme dar, durch die dem Betroffenen die Möglichkeit genommen wird, sich des Ausweises für eine ihm eingeräumte Berechtigung zu bedienen.

Neben diesen speziellen Einziehungsbestimmungen können die allgemeinen Bestimmungen der §§ 40, 42 StGB.s zur Anwendung kommen, falls die Voraussetzungen für deren Anwendung gegeben sind. Bei der Einziehung gemäß § 40 StGB.s muß es sich um ein vollendetes oder versuchtes vorsätzliches Verbrechen oder Vergehen handeln. Es scheiden demnach aus alle fahrlässigen Delikte und alle Übertretungen. Bei Bestrafung wegen eines vorsätzlichen Verstoßes gegen § 21 Ges. kann Einziehung daher nicht angeordnet werden, wenn nicht zugleich vorsätzlich eine andere Norm verletzt wurde, die sich als Verbrechen oder Vergehen darstellt.

Der einzuziehende Gegenstand muß entweder durch das Verbrechen oder Vergehen hervorgebracht oder zur Begehung des Delikts gebraucht oder bestimmt gewesen sein. Durch ein Vergehen hervorgebracht kann sein ein gemäß § 25 Ges. gefälschtes oder fälschlich angefertigtes Kennzeichen. Dieses kann daher gemäß § 40 StGB.s eingezogen werden[135]), nicht aber das Krfzg, an dem dieses Kennzeichen angebracht wurde.

---

[133]) Heucke 141, Höpfel 433, Krause 204, Müller 425, Oberländer 111, 150, 394, KG. 16. 12. 1924, DJZ. 1925, 440, Allfeld 215.

[134]) Siehe die eingehenden Ausführungen von Schoetensack, Konfiskationsprozeß, Leipzig 1905, S. 7 ff., 27 ff.; ferner Binding, Normen I (2. Aufl. Leipzig 1890) S. 351.

[135]) Conrad St. 572, Galli 808, Becker 94, Krause 227, Müller 487, Oberländer 114.

Zur Begehung eines Verbrechens oder Vergehens gebraucht oder bestimmt kann ein Krfzg sein, z. B. wenn ein Mensch durch ein Krfzg vorsätzlich überfahren wird oder werden soll. Das Krfzg muß instrumentum sceleris gewesen sein. Dies ist nicht der Fall, wenn das Krfzg z. B. nur zur Beförderung an den Ort der Tat benützt wird, es muß zur Begehung gebraucht sein. Dieses Merkmal entfällt aber, wenn das Krfzg nicht Mittel zur Ausführung ist, sondern die Benutzung des Krfzgs ein Tatbestandsmerkmal bildet[136]). Ein ohne Zulassung (§ 23 Ges.) gefahrenes Krfzg ist nicht Mittel zur Ausführung, sondern selbst Gegenstand der strafbaren Handlung.

Das Krfzg muß ferner dem Täter oder einem Teilnehmer gehören, diese müssen Eigentümer im Sinne des bürgerlichen Rechts sein.

Von dieser strafrechtlichen Einziehung ist zu unterscheiden die verwaltungsrechtliche. So bestimmt z. B. § 6 Abs. 5 VO., daß im Falle nicht rechtzeitiger Ablieferung der Zulassungsbescheinigung und des Kennzeichens diese von der höheren Verwaltungsbehörde einzuziehen sind. Hier ist die Einziehung nichts anderes als eine polizeiliche Maßnahme, durch die dem Eigentümer des Fahrzeugs die fernere Benützung des ihm nicht gehörigen, sondern amtlich ausgegebenen Kennzeichens entzogen wird. Der Eigentümer ist unter den Voraussetzungen des § 6 VO. verpflichtet, das Kennzeichen abzuliefern, d. h. der Polizei zurückzugeben. Tut er dies nicht freiwillig, so wird ihm das Kennzeichen abgenommen, es wird eingezogen.

Weitere Fälle von Einziehung ähnlichen Charakters sind enthalten in § 5 Ausbildungsverordnung vom 1. März 1921 betr. Fahrlehrerschein, § 4 VO. Einziehung des Führerscheins, § 41 VO. Einziehung der Probefahrtkennzeichen, § 11 Abs. 2 Kraftfahrzeugsteuergesetz Einziehung der Zulassungsbescheinigung.

In ähnlicher Weise ist auch die Beschlagnahme eine verwaltungsrechtliche Maßnahme zum Zweck der Beweissicherung (§ 94 StPO.). Sie hat aber nicht wie die strafrechtliche Einziehung die Wirkung, daß das Eigentum an dem betr. Gegenstand auf den Staat übergeht, sondern nur die, daß der Besitz des bisherigen Besitzers ohne Rücksicht darauf, ob er Eigentümer ist, bestimmten Beschrän-

---

[136]) Becker 93, Krusinger in RdK. 1927, 58, Müller 410, Oberländer 114; RGSt. 56, 222; 57, 329.

kungen im Interesse der Beweissicherung unterworfen wird. Eine solche Beschlagnahme kann daher auch stattfinden ohne die Voraussetzungen des § 40 StGB.s, also auch bei fahrlässigen Delikten und bei Übertretungen. Ist der Zweck der Beschlagnahme erreicht, so ist der beschlagnahmte Gegenstand, sofern er nicht der Einziehung unterliegt, an den früheren Besitzer herauszugeben.

Beschlagnahme ist ferner möglich als polizeiliche Maßnahme, zur Vorbeugung gegenüber von dem Krfzg drohenden Gefahren nach Maßgabe der Polizeigesetze.

Druck: J. H. Burmeister, Liegnitz.